Voraussetzungen und Wirkungen

des

Abandon

bei der Seeversicherung.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der juristischen Doctorwürde

der

juristischen Fakultät

der

Friedrich-Alexander-Universität zu Erlangen,

vorgelegt von

Alfred Barkhausen,

Rechtsanwalt in Bremen.

Bremen.

Druck von Carl Schünemann.

1895.

Disposition.

Seite

Einleitung 1

I. Begriff und Wesen des Abandon.

1. Folge des constructiven Totalverlusts 3

2. Die Unzulässigkeit des absoluten Totalverlusts nach dem H. G. B... 6

II. Ueberblick über die Gesetze der verschiedenen Nationen hinsichtlich der Zulässigkeit des Abandon 7

III. Voraussetzung des Abandon.

1. Fälle des constructiven Totalverlusts

a. bei Schiffen und Waaren 12

α. Verschollenheit 13

β. Nehmung und andere Fälle 16

b. bei der Fracht, dem imaginären Gewinn, den Bodmerei- und Havareigeldern.

α. bei der Fracht 18

β. bei dem imaginären Gewinn 19

γ. bei den Bodmerei- und Havareigeldern 19

2. Fälle des absoluten Totalverlusts

a. bei Schiffen

α. Physischer Totalverlust 20

β. Reparaturunwürdigkeit 20

b. bei der Ladung 22

c. bei der Fracht 23

d. bei dem imaginären Gewinn 24

e. bei den Bodmerei- und Havareigeldern 24

3. Voraussetzungen der Abandonerklärung.

a. Formelle Voraussetzungen

α. Erforderniss der Erklärung 24

β. Erforderniss der Annahme resp. Anerkennung 25

γ. Erforderniss der Einhaltung von Fristen 26

b. Materielle Voraussetzungen.

α. Wahrheit der Thatsachen zur Zeit der Erklärung ... 31

β. Das Recht des Assecuranzcontracts beherrscht den Abandon 33

Seite

IV. Wirkung des Abandon.
1. Unwiderruflichkeit der Erklärung 34
2. Gegenstand der Abtretung
a. Abtretung der Rechte 35
b. insonderheit Abtretung der Fracht 35
c. Abtretung der Lasten 38
3. Umfang der Abtretung
a. Verbot theilweiser und bedingungsweiser Abtretung 39
b. Abtretung des Gegenstandes, insoweit er durch den Unfall betroffen war 41
c. Theilweise Abtretung bei theilweiser Versicherung 41
4. Pflichten nach der Abandonerklärung.
a. Pflicht weiterer Sorgfalt 42
b. Rechtfertigungs- und andere Urkunden, Belastungsanzeige 43
5. Der uneigentliche Abandon 45
Benutzte Litteratur 47

Einleitung.

Die Erscheinung, dass bei allen Völkern das Versicherungswesen im Seeverkehr eine besonders grosse Ausbildung erfahren hat, findet ihre Erklärung darin, dass bei der steten Wahrscheinlichkeit des Eintritts von Gefahren, welche bei jeder Reise von neuem sich ergab, die Nothwendigkeit mehr und mehr Geltung erlangte, diesen Gefahren gegenüber Schutz zu suchen. Je weniger man den Seeunfällen selbst Stand zu bieten vermochte, je mangelhafter die Mittel zu ihrer Bekämpfung waren, um so dringender wurde das Verlangen, auf dem Wege der Versicherung die materiellen Nachtheile eines misslungenen Unternehmens zu mindern.

So kommt es, dass das Institut des Versicherungsvertrages an der Seeversicherung sich zuerst entwickelt hat. In den verschiedenen Gesetzgebungen haben sich mannigfache Vorschriften gebildet, die zum grossen Theil durch die Eigenthümlichkeiten des Seewesens bedingt sind. Ausserdem finden sich gewisse Regeln, welche, von den allgemeinen Rechtsgrundsätzen abweichend, als anomalisches Recht sich darstellen.

Zu diesen letzteren ist der Abandon gezählt worden, der den Gegenstand unserer Betrachtung bildet.

Eine Abweichung von den gewöhnlichen Principien der Versicherung könnte darin erblickt werden, dass der Versicherte hier nicht einen unentgeltlichen Anspruch auf die Versicherungssumme hat, sondern dass er auch seinerseits zu einer Leistung verpflichtet ist, nämlich zur Abtretung des versicherten Gegenstandes. Es ist als ein Verstoss gegen die strenge Gerechtigkeit angesehen worden, dass man die einfachen Grundsätze des auf Entschädigung abzielenden Versicherungsvertrages nicht beibehalten hat.*) Dagegen soll zu zeigen versucht werden, dass trotz der Anfeindung, die der Abandon erfahren, derselbe tief in dem Wesen des Versicherungsvertrages begründet liegt.

*) Tecklenborg, System des Seeversicherungswesens S. 357.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41535724_0161

I. Begriff und Wesen des Abandon.

1. Folge des constructiven Totalverlusts.

Die Veranlassung zur Einführung des Abandon gab der Umstand, dass der versicherte Gegenstand von einem Unfall betroffen wurde, dessen Folgen sich nicht absehen liessen, und von dem vor allem nicht mit Gewissheit anzunehmen war, dass durch ihn ein völliger Untergang herbeigeführt werde.

Lange Zeit herrschte nun die Auffassung, dass im Fall eines solchen Unglücks, welches sich nicht als ein sogenannter absoluter Totalverlust charakterisirte, der Versicherer nur zum Ersatze des Schadens verpflichtet sei, soweit er als Folge jenes Unfalls erscheint. Doch mochte die Ermittelung dieses Schadens, sowie die Feststellung der Höhe der Entschädigung mit grossen Schwierigkeiten verbunden sein. Auch musste die Erfahrung lehren, dass jener Verlust hinsichtlich seiner Wirkungen einem absoluten gleichkam.

So brach sich die Anschauung Bahn, dass jener Ungewissheit über das Schicksal des versicherten Gegenstandes ein Ende bereitet werden müsse. Es griff daher die Gesetzgebung zu einem Mittel, durch welches dieselben Wirkungen herbeigeführt wurden, welche sich an den absoluten Totalverlust knüpften, Wirkungen, welche schon aus der Natur der Sache sich ergaben, nunmehr aber eine gesetzliche Anerkennung erhielten. Dies Mittel war die Fiction des absoluten Totalverlusts.

Die Behauptung, dass eine Berechtigung zu einer solchen Fiction nicht vorliege, dass dieselbe vielmehr dem Wesen des Versicherungsvertrags widerspreche, muss als unhaltbar angesehen werden. Denn da der Versicherte bezweckt, einen vermutheten Schaden der versicherten Sache von sich abzuwenden, so ist es unbillig, ihm den Lohn für seine Vorsichtsmassregeln zu versagen.[1]) Ereignet sich ein Unfall, von dem es zwar noch nicht gewiss, aber

[1]) Protokolle S. 3393.

höchst wahrscheinlich ist, dass er einen absoluten Totalverlust herbeiführt, der vor allem dazu angethan ist, dem Versicherten die Verfügung über das in dem Unternehmen steckende Kapital auf eine weit längere Zeit, als er geglaubt, zu entziehen, — so erscheint es als ein Gebot der Gerechtigkeit, die Wirkungen eines absoluten Verlustes eintreten zu lassen und dem Versicherten den Anspruch auf die ganze Versicherungssumme zu gewähren. Wenn der Versicherer mit der Behauptung durchdringen könnte, nicht zur Zahlung verpflichtet zu sein, weil ja noch nicht gewiss sei, ob überhaupt ein Schaden eingetreten, und welcher Art derselbe ist, so muss der Zweck des Versicherungsvertrages als verfehlt betrachtet werden. Denn der Versicherungsvertrag wurde in der Absicht von dem Versicherten geschlossen, dass für den Fall, wenn das Unternehmen nicht den von ihm beabsichtigten Erfolg hat, wozu doch der wahrscheinliche Verlust zu rechnen ist, ihm durch die Leistung der Versicherungssumme die materiellen Nachtheile vergütet würden.

Anderseits ist dafür Sorge getragen, dass der Versicherte nicht unverhältnissmässigen Vortheil dem andern Contrahenten gegenüber erlange. Denn das Recht des Versicherten ist bedingt durch das völlige Abtreten seiner Rechte an den versicherten Sachen an den Versicherer, worin eben das Wesen des Abandon liegt. Der Versicherer tritt in das Verhältniss des Versicherten ein mit allen seinen Consequenzen.[1])

Diese Verpflichtung des Versicherten ergiebt sich ebenfalls aus der Natur des Versicherungsvertrages. Denn, wenn man von der Erwägung ausgeht, dass möglicherweise das versicherte Object sich noch wiederfinden kann, so würde der Versicherte einen ihm nicht gebührenden Vortheil dadurch empfangen, dass ihm ausser der Versicherungssumme auch das Eigenthum an den Sachen zugesprochen würde. Daher kann ein berechtigter Anspruch auf die Versicherungssumme gar nicht gedacht werden ohne Abtretung der Rechte an den versicherten Sachen; es ist also der Abandon die nothwendige Folge des fingirten oder constructiven Totalverlusts.[2])

Namhafte Schriftsteller, wie der Franzose Emérigon und Benecke, haben gegen das Institut des Abandon Einwendungen erhoben. So führt Ersterer aus, dass es wohl in der Ordnung sei, wenn der Versicherer für Schaden und Verlust aufkomme, dass er aber nicht verpflichtet sei, das Eigenthumsrecht an einem Gegenstande, der ihm nicht gehöre, sich aufzwingen zu lassen. »Denn eine Assecuranz ist

[1]) Pöhls, Seeassecuranzrecht.

[2]) Protokolle S. 3392.

keine Erwerbsquelle.“ [1]) Und so meint auch Benecke, es sei nicht klar, weswegen der Versicherer Eigenthümer einer Sache werden solle, die ihm theurer kommen könne, als sie werth sein mag.[2]) Man hat es als eine ungerechte Entschädigung angesehen, dass der Versicherte nicht Ersatz für den wirklichen Schaden, sondern die ganze Versicherungssumme erhalte, was sich nicht mit dem Wesen des Assecuranzcontractes, der einzig Entschädigung beabsichtige, vertrage.

Von anderer Seite ist gegen die Zulässigkeit des Abandon behauptet worden, dass die Zwecke des Verkehrs und Handels ihn nicht erforderten, sondern dass in allen Fällen einstweilige Zahlung des Totalschadens unter Vorbehalt späterer genauer Abrechnung über die geretteten Sachen genüge.[3]) Doch grade hiergegen lässt sich bemerken, dass, vom kaufmännischen Standpunkte aus betrachtet, eine derartige provisorische Zahlung mit nachfolgender Abrechnung unzulässig sei. Denn durch das Institut des Abandon wird der mercantile Unternehmungsgeist gefördert und der Umsatz von Capitalien beschleunigt, indem der Versicherte im Stande ist, Gelder aus einem Geschäfte zu ziehen, welches Schaden herbeizuführen droht. Dürfte der Kaufmann oder Rheder von dem Abandon keinen Gebrauch machen, so wäre er gezwungen, wenn er die Nachricht von einem Seeunglück erhält, welches totalen Verlust seiner versicherten Sachen zwar nicht als gewiss, aber als wahrscheinlich in Aussicht stellt, ruhig abzuwarten, bis er etwas Positives über das Unglück erfährt, während welcher Zeit sein Geschäft lahm liegt und das Capital, welches er in das Unternehmen gesteckt hat, ihm keinen productiven Nutzen bietet. Durch das Mittel des Abandon verzichtet er zwar auf das ganze Interesse an den versicherten Sachen, gelangt aber dafür in den Besitz eines Capitals, welches ihm zu weitern Handelsunternehmungen dienlich sein soll.

Uebrigens hat das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich dem Uebelstande, dass die versicherte Sache dem Versicherer theurer zu stehen kommen kann, als sie werth sein mag, dadurch abgeholfen, dass er ihm das Recht zugesteht, den Betrag, um welchen der Werth der versicherten Sache durch die darauf haftenden Verpflichtungen vermindert wird, von der Versicherungssumme in Abzug zu bringen, oder Cautionsleistung von dem Versicherten anzusprechen, wovon später die Rede sein wird.

---

[1]) Emérigon: des assurances, éd. Boulay Paty II, 173.
[2]) Benecke, principles of Indemnity III 485.
[3]) Tecklenborg S. 358.

Die Unzulänglichkeit des absoluten Totalverlusts nach dem H. G. B.

Mit Recht muss behauptet werden, dass um deswillen beim absoluten Totalverlust das Institut des Abandon nicht in Betracht kommt, weil nicht etwas übertragen werden kann, was thatsächlich nicht existirt. In diesem Sinne äussert sich Emérigon: „Bei einem absoluten Totalverlust ist der Abandon une formalité inutile“,[1]) ebenso sagt der Engländer Ellenborough: „Im Fall eines absoluten Totalverlusts ist der Abandon als eine eitle Ceremonie zu betrachten“.[2]) „Wenn der Verlust wirklich ein totaler ist, so ist kein Abandon nöthig.“ Trotzdem sei ein Umstand erwähnt, der sich zu Gunsten des absoluten Totalverlusts anführen lässt; es kann nämlich auch hier der Abandon als Beweismittel der erfolgten Uebertragung des versicherten Gegenstandes von praktischem Werthe sein. Manchmal mag für den Versicherer die Nothwendigkeit sich ergeben, sein Recht an den versicherten Sachen, welches ihm durch das Mittel des Abandon zukommt, zu beweisen. So ereignete es sich in Frankreich, dass ein Schiff von der spanischen Regierung confiscirt und von dem Rheder seinem Versicherer abandonnirt worden war, worauf der Abandon angenommen und die Versicherungssumme bezahlt wurde. Mehrere Jahre darauf erklärte die spanische Regierung, für alle im Kriege gemachten Prisen Vergütung geben zu wollen. Es meldeten sich die Erben des ursprünglichen Eigenthümers jenes Schiffes und nahmen die angebotene Entschädigung in Empfang. Dann wieder mehrere Jahre später traten die Erben des Versicherers auf, um ihre Rechte geltend zu machen; sie verklagten die Erben des Eigenthümers, worauf der Cassationshof zu Paris zu Gunsten der Ersteren entschied mit der Motivirung, dass der Abandon ein legales Mittel der Uebertragung des Schiffes sei und infolgedessen als solches den Anspruch auf die von der spanischen Regierung gewährte Entschädigung begründe. Auch seien die Versicherer nicht zur Anzeige weder an die spanische Regierung noch an die französische Schatzkammer, welche die Entschädigung ausgezahlt, verpflichtet gewesen; durch die Nichtgeltendmachung der aus dem Abandon entsprungenen Rechte werde das Entstehen derselben nicht ausgeschlossen.[3])

Im allgemeinen ist jedoch nicht einzusehen, warum beim absoluten Totalverlust ein Abandon erfordert werden soll. Da der Ver-

[1]) Emérigon vol. II S. 213.

[2]) Ellenborough Park. 999.

[3]) Benecke's System des Seeassecuranz- und Bodmereiwesens, umgearb. v. Nolte S. 447.

lust hier ein definitiver ist, dessen Eintritt schon erwiesen, so sind alle diese Förmlichkeiten, welche mit dem Abandon verbunden sind, nicht von nöthen. Ganz zwecklos wäre doch, an den Ablauf einer bestimmten Frist gewisse rechtliche Folgen hinsichtlich eines versicherten Gegenstandes zu knüpfen, wenn schon zweifellos feststeht, dass derselbe gänzlich zu Grunde gegangen ist. Trotzdem haben manche Gesetzgebungen, wozu vor allen der code de commerce und die ihm verwandten Gesetzbücher gehören, auch beim absoluten Totalverlust die Berechtigung zum Abandon anerkannt. Dies ist hauptsächlich zum Zwecke der Vereinfachung des Systems geschehen; denn seiner rechtlichen Natur nach hängt der Abandon mit dem constructiven Totalverlust zusammen. Es wurde nämlich zu Gunsten jener Ausdehnung des Abandon angeführt, dass man dann nicht nöthig habe, den absoluten und constructiven Totalverlust zu trennen.[1]) Denn, sobald der Abandon auch bei dem absoluten Totalverlust zugelassen wird, ist die Unterscheidung zwischen diesem und dem constructiven Verlust entbehrlich, weil in keinem Falle die Möglichkeit ausgeschlossen ist, dass noch etwas von der versicherten Sache vorhanden sei. Wenn auch der Wegfall dieser Trennung eine Vereinfachung mit sich bringt, der eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden kann, so werden doch anderseits die Nachtheile nicht aufgehoben, welche die nutzlose Anwendung von Förmlichkeiten, die der Abandon verlangt, hervorruft.

II. Ueberblick über die Gesetze der verschiedenen Nationen hinsichtlich der Zulässigkeit des Abandon.*)

Der Gebrauch des Abandon ist alt. Zuerst erwähnen ihn die Ordonanzen von Burgos aus dem Jahre 1538. Der Abandon findet hier nicht blos statt, wenn der versicherte Gegenstand, sei es durch Schiffbruch oder Wegnahme von hoher Hand für den Versicherten gänzlich verloren ist, sondern auch schon im Fall einfacher Beschädigung der Güter. Nach einer früheren Ordonanz war sogar ein

[1]) Protokolle S. 3392.

*) Benecke-Nolte 458—480.
Pöhls S. 644—666.

theilweiser Abandon zulässig, indem der Versicherte den wohlerhaltenen Theil der als Ganzes versicherten Ladung an sich nehmen und die einzelnen beschädigten Güter abandonniren konnte. Eine spätere Ordonanz hob jedoch diesen partiellen Abandon auf und liess nur den die ganze Ladung umfassenden zu, bis eine nachfolgende Declaration endlich einen Mittelweg einschlug und für den Fall, dass die versicherte Ladung aus verschiedenen Gattungen von Waaren bestände, den Abandon nur an allen Gegenständen einer Gattung für statthaft erklärte. Bestand die Ladung nur aus einer Gattung von Waaren, so fand auch nur ein Abandon der ganzen Ladung statt.[1])

Die Ordonanzen von Barcelona von 1435 und die in der Ordonanz von Sevilla von 1556 aufgestellten Policenformulare stellen die Verschollenheit des Schiffs dem Untergange gleich. Der Guidon de la mer statuirt in diesem Fall Abandon.

Was das französische Recht betrifft, so lässt der code de commerce den Abandon im Fall einer Nehmung, eines Schiffbruchs, eines Scheiterns, eines Arrests, und Untauglichkeit des Schiffs durch Seeunglück, sowie bei Verschlechterung der versicherten Gegenstände zu, wenn sie dadurch drei Viertel ihres Werths verloren, ferner wenn innerhalb eines, bei langen Reisen innerhalb zweier Jahre keine Nachricht eingegangen ist. Wenn eine Versicherung für eine bestimmte Zeit geschehen und während derselben Nachricht vom Schiffe nicht eingelaufen ist, darauf das Schiff von neuem bei einem andern Versicherer versichert ist und sodann ebenfalls über das Schicksal des Schiffs nichts bekannt wird, so wird angenommen, dass der Unfall während der ersten Versicherungszeit stattgefunden hat und also der erste Versicherer haftbar sei. Wenn die Zeit der Zahlung im Contracte nicht stipulirt ist, so ist der Versicherer verpflichtet, drei Monate nach erhaltener Anzeige des Abandon die Versicherungssumme zu bezahlen.

Der Versicherte muss innerhalb drei Tagen nach Empfang der Nachricht von dem Unfall dem Versicherer Mittheilung machen.

Die Fracht der geretteten Waaren bildet einen Theil des Abandon des Schiffes, selbst in dem Falle, wenn sie voraus bezahlt worden wäre, und gehört ebenfalls dem Versicherer zu ohne die Rechte des Bodmereigebers, der Matrosen für Volksheuer, und der Unkosten und Auslagen während der Reise zu präjudiciren.

Dem Versicherer steht gegen die von dem Versicherten zu liefernden Beweise des Schadens der Gegenbeweis zu; trotzdem ist

---

[1]) Reatz, Geschichte des europäischen Seeversicherungs-Rechts S. 263—265.

er zur provisorischen Zahlung der Versicherungssumme verpflichtet, allerdings gegen Caution von Seiten des Versicherten auf die Dauer von vier Jahren, nach deren Ablauf die provisorische Zahlung zu einer definitiven wird, wenn in dieser Zeit keine weitern gerichtlichen Schritte erfolgt sind.

Im Falle der Nehmung eines Schiffes dürfen der Versicherte oder in seiner Abwesenheit für ihn der Schiffer den Gegenstand der Versicherung loskaufen, wenn sie keine Zeit und Gelegenheit haben, den Versicherer zu benachrichtigen; jedoch müssen sie sobald wie möglich den Versicherer von dem Auslösungsvertrage in Kenntniss setzen, worauf dann der Letztere sich darüber zu erklären hat, ob er den Contract für seine Rechnung genehmige oder nicht. Thut er das Erstere, so bezahlt er die Loskaufssumme und trägt die weitern Gefahren. Genehmigt er den Vertrag nicht, so bezahlt er den totalen Schaden und erlangt keinen Anspruch auf das Losgekaufte.

In dem nouveau projet von 1862 sind übrigens die Fristen verkürzt.

Das sardinische Handelsgesetz von 1842 hat die Bestimmungen des code de commerce buchstäblich in sich aufgenommen.

Auch das spanische Handelsgesetzbuch von 1829 hat sich im wesentlichen an den code de commerce angelehnt. Neu ist die Bestimmung, dass die Nachricht von dem Unglück von der Zeit an als empfangen anzusehen ist, wo sie unter den Kaufleuten im Wohnort des Versicherten notorisch geworden ist, oder wo ihm auf eine gesetzliche Weise bewiesen wird, dass der Capitän, der Empfänger der Güter, oder ein anderer seiner Correspondenten ihm Nachricht gegeben habe. Im Fall eines Embargo muss der Versicherte den Versicherer so bald wie möglich davon benachrichtigen und alles aufwenden, was zur Aufhebung des Embargo dienen kann.

Das niederländische Handelsgesetzbuch hat auch nur einige Abweichungen von dem code de commerce aufzuweisen. Der Abandon tritt im Falle der Untauglichkeit des Schiffes nur ein, wenn die Kosten der Reparatur drei Viertel des versicherten Werths übersteigen; im Falle der Strandung, Nehmung, Anhaltung kann er unmittelbar stattfinden, wenn der Versicherer sich weigert, zu den Kosten der Bergung oder Reclamirung beizutragen. Nach Ablauf der näher geregelten Fristen darf der Versicherte von dem Abandon Gebrauch machen, ohne dass er den Verlust des Schiffs zu beweisen braucht, wenn er nur unter Eidesanerbietung erklärt, von dem Verbleib des Schiffes nichts zu wissen.

Im italienischen Handelsgesetzbuch von 1865 sind die Abandonfrist und die Verschollenheitsfrist ganz dieselben, wie im code de commerce, trotzdem zu jener Zeit, als das italienische Handelsgesetzbuch entstand, die Fristen in Frankreich durch das nouveau projet bereits gekürzt waren. Auch ist auf den Umstand, ob das Schiff ein Segler oder Dampfer war, keine Rücksicht genommen.[1])

Das portugiesische Handelsgesetsbuch hat sich fast ganz an das holländische angelehnt.

Das Handelsgesetzbuch von Buenos-Aires hält sich hinsichtlich der Vorschriften über den Abandon an seine Vorbilder, so dass es dem Versicherer nicht blos in den vom Deutschen Handelsgesetzbuch bestimmten Fällen, sondern auch bei jeder Beschädigung bis zu drei Viertel des Werths gestattet, die Versicherungssumme zu fordern gegen Abtretung aller Rechte an der versicherten Sache.

In England, wo Traditionen und Praxis den Gebräuchen gesetzliche Autorität verliehen haben, feste Regeln aber nicht zu finden sind, weicht man in Rücksicht der Veranlassung zum Abandon von den in andern Staaten festgesetzten Grundlagen nur wenig ab. Ein blosser Schaden oder Verlust hingegen, wenn er auch noch so gross ist, giebt kein Recht zum Abandon, jedoch ward er zugelassen bei Gütern, wo der Betrag der Fracht den Werth des Geborgenen überstieg.

In den Vereinigten Staaten wird der Abandon infolge der Verschollenheit und des Schiffbruchs für überflüssig gehalten; wenn der Verlust den halben Werth des versicherten Gegenstandes übersteigt, wie er zur Zeit der Beschädigung war, was aber streitig ist, kann der Abandon stattfinden.[2])

In Dänemark findet gemäss den Bestimmungen der Kopenhagener Seeassecuranz-Compagnie der Abandon Anwendung, wenn binnen einem Jahre bei Reisen ausserhalb Europas keine Nachricht einging, in welchem Falle innerhalb drei Monate der Totalschaden zu bezahlen ist. Wenn ein Schiff von höherer Macht angehalten wird, so kann der Abandon eintreten, einerlei ob Aussicht vorhanden, dass das Schiff freigelassen werde oder nicht.

Nach preussischem Landrecht Thl. 2 Tit. 5 geschieht der Abandon nur, wenn ein Totalverlust höchst wahrscheinlich ist, was durch gehörig beigebrachte Beweise dargethan werden muss. Die einzelnen Fälle sind ausser der Verschollenheit, Anhaltung, Nehmung

[1]) Mittermaier in Goldschmidt, Ztschr. f. d. ges. Handelsr. XI S. 3331.
[2]) Tecklenborg S. 423.

auch die Untauglichkeit, welche durch einen Fehler der Construction oder Bauart des Schiffes verschuldet ist, wenn das Schiff gar nicht oder nur mit erheblichen Kosten ausgebessert werden kann. Ist die Befreiung und Losmachung ungewiss oder weitaussehend, so kann erst nach sechs Monaten von der Zeit an, wo die erfolgte Beschlagnahme dem Versicherten bekannt geworden, oder nach einem Jahre, wenn dieselbe ausserhalb Europas geschehen, abandonnirt werden. Ist jedoch ein solches Schiff infolge eines gerichtlichen Erkenntnisses für verwirkt oder als gute Prise erklärt worden, so kann der Versicherte, wenn er zu beweisen vermag, dass dies geschehen, sofort abandonniren und in zwei Monaten Zahlung fordern.

In Hamburg und Bremen ist das Institut des Abandon zu keiner grossen Ausbildung gelangt. Die hamburgische Assecuranz- und Havarieordnung beschränkt die Anwendung des Abandon nur auf den einen Fall der Verschollenheit, indem sie bestimmt, dass ein Schiff, welches bei einer Reise in den Grenzen Europas länger als drei Monate über die gewöhnliche Fahrzeit ausgeblieben ist, ohne dass Nachricht von demselben eingelaufen, als verloren betrachtet und von dem Versicherten abandonnirt werden darf, wofür ihm der Anspruch auf die Versicherungssumme zusteht. Dieselben Bestimmungen gelten für Schiffe, die nach einem aussereuropäischen Orte fahren, nur soll die Frist eine längere sein, der Ortsentfernung entsprechend. In andern Fällen wird nach Artikel 14 der Abandon für unzulässig erklärt. Es soll der Versicherte, jedoch auf Kosten des Versicherers, „allen Schaden abzuwenden, das Schiff und Gut zu conserviren und dessen Bestes zu befördern, nach Möglichkeit sich angelegen sein lassen.“ Waaren, die leicht verderblich sind, mag ein Versicherter nicht abandonniren. Durch den allgemeinen Plan hamburgischer Seeversicherungen von 1847 werden die Fristen, während welcher keine Nachrichten vom Schiffe eingelaufen sind, näher festgesetzt und erweitert. Der Abandon greift auch Platz, wenn leicht verderbliche Güter in einem Schiffe, welches gestrandet oder aufgebracht oder angehalten ist, bereits verdorben sind, oder wenn Aussicht vorhanden, dass sie die Weiterversendung nicht überdauern würden, ohne gänzlich zu Grunde zu gehen. Wenn der Versicherer nicht geneigt ist, zu den zur Erhaltung von Schiff und Ladung erforderlichen Kosten beizusteuern, so ist er berechtigt, gegen volle Zahlung des gezeichneten Capitals den versicherten Gegenstand zu beanspruchen.

Nach den neu bearbeiteten Bedingungen der sechs Bremer Versicherungsgesellschaften von 1836 ist ein eigentlicher Abandon des versicherten Gegenstandes gar nicht zulässig. Kommt nach

bereits geschehener Zahlung der als verloren angenommene Gegenstand wiederum zu Tage, so hat der Versicherte das empfangene Geld dem Versicherer zurückzuzahlen und darf dafür etwaige Ansprüche für partiellen Schaden in Abrechnung bringen. Die Zahlung von seiten des Versicherers ist also eine provisorische im Gegensatz zu den meisten übrigen Gesetzgebungen, was für das bremische Recht charakteristisch ist. So kann auch von einem Abandon keine Rede sein, welcher nicht ohne definitive Zahlung der Versicherungssumme gedacht werden kann. Es ist nur ein Anspruch auf die Versicherungssumme bei Versicherung auf Ladung, Casco, Fracht begründet, wenn nach Ablauf näher bestimmter Fristen, die übrigens vom Tage der Abfahrt an gerechnet werden, keine Nachricht eingegangen ist. Auch soll die nichterfolgte Ankunft am Bestimmungsorte durch officielle, von bremischen Consuln oder von Agenten der Versicherungsgesellschaften legalisirte Documente nachgewiesen werden. Solange der Gegenstand noch ganz oder theilweise vorhanden ist, soll der Vericherte für die möglichste Erhaltung dessen, was noch einen Geldwerth hat, Sorge tragen.

III. Voraussetzung des Abandon.

1. Fälle des constructiven Totalverlusts.

a. bei Schiffen und Waaren.

Wie schon zu Anfang gezeigt wurde, gründet sich der constructive Totalverlust auf der Fiction eines Verlustes, der zwar noch nicht eingetreten, dessen Eintritt aber höchst wahrscheinlich ist.

Zur Annahme dieser Fiction führte das Vorhandensein der Thatsache, dass in vielen Fällen der definitive Ausgang eines das Schiff betreffenden Unfalls nicht abzusehen ist. Gesetzt, das Schiff wäre durch eine kriegerische Macht angehalten worden, so bleibt immer noch die Aussicht, dass es über kurz oder lang in den Besitz des Versicherten zurückkehrt. Allein dieser Zustand ist sowohl vom juristischen wie vom mercantilen Standpunkt aus kaum erträglich. Denn einerseits würde es nicht mit dem Wesen des Versicherungsvertrags vereinbar sein, wenn der Versicherte die Geltendmachung seiner bedrohten Interessen bis zur endlichen Entscheidung über das Schicksal seines Schiffes hinausschieben müsste, anderseits würde

Handel und Wandel unter diesem Zustande der Unsicherheit und Schwebe merklichen Schaden leiden. Um daher dem berechtigten Interesse des Versicherten entgegen zu kommen, wird ihm das Recht zugestanden, nach dem fruchtlosen Ablauf einer bestimmten Frist die versicherte Sache als nicht mehr existirend zu betrachten. Die Berechtigung dieser Fiction liegt darin, dass die Wahrscheinlichkeit dafür spricht, der Unfall würde eher zum vollendeten werden, als dass er behoben würde. Wie beim absoluten Totalverlust der Umstand, welcher den Verlust zum definitiven macht, bereits eingetreten ist und eine Fiction überflüssig erscheint, so ist beim constructiven Totalverlust eine Fiction nur dann berechtigt, wenn die Vollendung des Verlustes herbeigeführt werden sollte.

Bevor die einzelnen Fälle des constructiven Totalverlusts ins Auge gefasst werden, sei erwähnt, dass die Annahme irrig ist, als ob ausschliesslich in jenen Fällen Abandon stattfinden könne, welche das allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch angenommen hat. Vielmehr ist die Erledigung einer durch jene Artikel des H. G. B. nicht normirten Schadensersatzangelegenheit zwischen den Versicherungsinteressenten durch Abandon keineswegs verboten. Dass das Gesetz dem Rechte des Versicherten gewisse Schranken setzt, hat nur den Zweck, die Erzwingbarkeit des Abandon in solchen Fällen auszuschliessen, in welchen derselbe, allgemeiner gestattet, nicht selten zu unnöthiger und unbilliger Benachtheiligung des Versicherers führt. Wenn schon der Versicherer in einem durch jene Artikel nicht berührten Falle zur Abandonannnahme nicht gezwungen werden kann, so folgt daraus noch nicht, dass die freiwillige Annahme von seiner Seite unstatthaft wäre; vielmehr wird es von den Umständen des concreten Falls abhängen, ob es seinem Interesse entspricht, den Abandon anzunehmen oder nicht.[1])

Die einzelnen Fälle, in denen das Handelsgesetzbuch den Abandon statuirt, sind: Verschollenheit, Legung unter Embargo, Aufbringung, Anhaltung, Nehmung.

α. Verschollenheit.

Art. 865 H. G. B. sagt:

„Der Versicherte ist befugt, die Zahlung der Versicherungssumme zum vollen Betrage gegen Abtretung der in betreff des versicherten Gegenstandes ihm zustehenden Rechte in folgenden Fällen zu verlangen:

1. wenn das Schiff verschollen ist.

[1]) R. O. H. G. Entsch. Bd. XXIV Nr. 103.

Die Definition der Verschollenheit giebt Art. 866 H. G. B.:

„Ein Schiff, welches eine Reise angetreten hat, ist als verschollen anzusehen, wenn es innerhalb der Verschollenheitsfrist den Bestimmungshafen nicht erreicht hat, auch innerhalb dieser Frist den Betheiligten keine Nachrichten über dasselbe zugegangen sind.“

Es entsteht die Frage, ob ein Schiff schon als verschollen anzusehen sei, von welchem den Betheiligten keine Nachricht zugegangen ist, oder ob das Kriterium der Verschollenheit darin besteht, dass überhaupt keine Nachricht von dem Schiffe eingetroffen ist.

Es ist behauptet worden, dass ein Schiff, von dem nachgewiesen sei, dass es wenige Tage vor der Abandonerklärung noch existirt habe, nicht als verschollen zu betrachten sei, wenngleich die Interessenten von seinem Dasein nichts gewusst hätten.[1])

Hiergegen ist jedoch zu bemerken, dass die Wirkungen, welche man mit der Verschollenheit verbindet, illusorisch sind, wenn man als Voraussetzung des Eintritts derselben aufstellen würde, dass irgendwo in der Welt Kunde von dem Schiff eingegangen ist. Da die Verschollenheit an sich ein relativer Begriff ist, welcher nicht für jeden, sondern blos für die Betheiligten in Betracht kommt, so ist es widersinnig, zu behaupten, dass die Folgen, die sich an die Verschollenheit knüpfen, erst dann eintreten sollen, wenn erwiesen ist, dass kein Mensch die Verschollenheit bestreitet. So darf wohl mit Recht gesagt werden, dass zum Begriffe der Verschollenheit eines Schiffes genügt, wenn innerhalb der gesetzlichen Fristen den Betheiligten keine Nachricht von demselben zugegangen ist.

Die Frist der Verschollenheit beträgt nach H. G. B. Art. 866 Abs. 2:

1. wenn sowohl der Abgangshafen als der Bestimmungshafen ein europäischer Hafen ist, bei Segelschiffen sechs, bei Dampfschiffen vier Monate;
2. wenn entweder nur der Abgangshafen oder nur der Bestimmungshafen ein nichteuropäischer Hafen ist, falls derselbe diesseits des Vorgebirges der guten Hoffnung und des Cap Horn belegen ist, bei Segel- und Dampfschiffen neun Monate, falls derselbe jenseits des einen jener Vorgebirge belegen ist, bei Segel- und Dampfschiffen zwölf Monate;

[1]) Protokolle S. 3473.

3. wenn sowohl der Abgangs- als der Bestimmungshafen ein nichteuropäischer Hafen ist, bei Segel- und Dampfschiffen sechs, neun, oder zwölf Monate, jenachdem die Durchschnittsdauer der Reise nicht über zwei, oder nicht über drei, oder mehr als drei Monate beträgt.

Im Zweifel ist die längere Frist abzuwarten.

Diese Fristen sind vor allem entsprechend der durchschnittlichen Dauer der Fahrten von Segel- und Dampfschiffen vom Abgangs- bis zum Bestimmungshafen gewählt.[1]) Ferner ist auch in Betracht zu ziehen bei ihrer Festsetzung die Zeit, welche die Betheiligten nöthig haben, um sich über das Schicksal des Schiffes zu informiren. Schliesslich ist aus praktischen Gründen unterlassen, eine Abstufung der Fristen je nach den Entfernungen, die die Schiffe zurücklegen sollten, festzusetzen. Es darf nicht Wunder nehmen, dass die Fristen für die Dampfschiffe bei europäischen Reisen von denen für Segelschiffe verschieden sind, hingegen bei aussereuropäischen Reisen mit ihnen übereinstimmen; denn die Verkürzung der Verschollenheitsfrist für Dampfschiffe bei aussereuropäischen Reisen ist deswegen von keinem Werthe, weil bei Unfällen, die gewöhnlich durch Kohlenmangel oder Beschädigung der Maschine verursacht werden, die Dampfschiffe noch hülfloser als Segelschiffe sind.[2])

Die Verschollenheitsfrist wird von dem Tage an gerechnet, an welchem das Schiff die Reise angetreten hat.[3]) In der Fassung des preussischen Entwurfs hiess es statt dessen: »Wenn das Schiff in See gegangen« und dies wurde geändert aus dem Grunde, weil unter dem ersten Ausdruck in den verschiedenen Seeplätzen etwas Verschiedenes verstanden wurde.[4]) Wenn dagegen seit dem Abgange des Schiffes Nachrichten von demselben angelangt sind, so wird von dem Tage, bis zu welchem die letzte Nachricht reicht, diejenige Frist berechnet, welche massgebend sein würde, wenn das Schiff von dem Punkt, an welchem es nach sicherer Nachricht zuletzt sich befunden hat, abgegangen wäre.[5])

Die ursprüngliche, nicht so präcise Fassung: »vom Tage der letzten Nachricht« wurde aus dem guten Grunde fallen gelassen, weil es nicht darauf ankommt, wann die letzte Nachricht eingetroffen, sondern darauf, in welchen Zeitpunkt die Thatsachen fallen,

[1]) Reatz in Endemann, Handbuch IV, 1 S. 454.
[2]) Protokolle S. 4394.
[3]) H. G. B. Art. 867.
[4]) Protokolle S. 3413.
[5]) H. G. B. Art. 867.

auf welche die Nachricht sich bezieht, also wann und von wo die letzte Kundgebung erfolgt ist. Als Punkt, an welchem das Schiff zuletzt sich befunden, kann derjenige Ort gelten, an welchem ihm ein andres Schiff auf hoher See begegnet ist.[1])

Von den in andern Ländern geltenden Fristen ist an andrer Stelle gesprochen worden (S. 7 ff.). Hier sei nur erwähnt, dass früher in Deutschland zeitweise die Verjährungsfrist des deutschen Rechts galt; bei Reisen nach transatlantischen Plätzen wurde die Frist auf das Doppelte verlängert.[2])

Zu bemerken ist noch, dass der Versicherer nur dadurch von der Zahlung der Versicherungssumme sich befreien kann, wenn er beweist, dass Nachricht von dem Schiffe eingelaufen ist. Hingegen kann dem Versicherten der Beweis nicht zugemuthet werden, dass er keine Nachricht erhalten hat, indem durch das Ausbleiben des Schiffes der Mangel der Nachrichten präsumirt wird.

β. Nehmung und verwandte Fälle.

Der Abandon ist nach H. G. B. Art. 865 ferner zulässig:

„2. wenn der Gegenstand der Versicherung dadurch bedroht ist, dass das Schiff oder die Güter unter Embargo gelegt, von einer kriegführenden Macht aufgebraucht, auf andere Weise durch Verfügung von hoher Hand angehalten oder durch Seeräuber genommen und während einer Frist von sechs, neun oder zwölf Monaten nicht freigegeben sind, je nachdem die Aufbringung, Anhaltung oder Nehmung geschehen ist:

a) in einem europäischen Hafen oder in einem europäischen Meere oder in einem, wenn auch nicht zu Europa gehörenden Theile des Mittelländischen, Schwarzen oder Azowschen Meeres, oder

b) in einem andern Gewässer, jedoch diesseits des Vorgebirges der guten Hoffnung und des Cap Horn, oder

c) in einem Gewässer jenseits des einen jener Vorgebirge.“

Da in den Fällen der Nehmung der Versicherer die Kosten der Freimachung bezahlen muss, so erscheint als natürliche Folge, dass ausser den Lasten auch die Rechte an dem versicherten Gegenstande auf ihn übergehen.

Die Fiction erscheint hier in einer anderen Gestalt, als bei der Verschollenheit. Während sie bei dieser sich nicht an eine bestimmte

---

[1]) Protokolle S. 3414.

[2]) Pöhls S. 613.

Thatsache knüpft, bildet bei den Fällen der Nehmung u. s. w. ein individuell gestalteter Unfall die Veranlassung zur Fiction.[1]) Es kann daher bei der Verschollenheit, wo der wirkliche Verlust nicht bewiesen ist, sondern blos auf Grund der Unwissenheit vermuthet wird, nur der Verlust überhaupt ohne bestimmte causa fingirt werden, während letztere bei den Fällen der Nehmung immer vorhanden ist.

Wie schon oben erwähnt wurde, muss immer feststehen, dass die Perfection des Verlustes beabsichtigt war. Die alleinigen Thatsachen des Embargo, der Aufbringung, Anhaltung, Nehmung sind allein nicht ausreichend, um die Fiction des Totalverlustes zu begründen; es müssen vielmehr diese Handlungen in der primären oder eventuellen Absicht vorgenommen worden sein, Schiff oder Güter dem Versicherten dauernd zu entziehen. Der Eintritt jener letzten Handlung, welcher bei dem absoluten Totalverlust bereits geschehen ist, wird wegen seiner grossen Wahrscheinlichkeit als bereits erfolgt oder sicherlich bevorstehend angenommen. War daher mit der Vornahme des Embargo nicht definitive Entziehung, sondern nur vorübergehender Gebrauch geplant, war insonderheit derselbe nicht als Repressalie z. B. vielmehr in der Absicht verfügt, fremde Schiffe zeitweilig zurückzuhalten, um zu verhindern, dass gewisse militärische Operationen zur Kenntnis des Feindes gelangten, so ist ein Totalverlust, der zum Abandon berechtigt, nicht anzunehmen.[2])

Auch in England wird im Falle der Nehmung das Erforderniss der Fortdauer derselben aufgestellt. In der englischen Gerichtspraxis hat sich nämlich die Regel gebildet, dass der Versicherte nach gemachter Anzeige des Abandon nur dann Zahlung für Totalschaden zu fordern berechtigt ist, wenn die Nehmung und der dadurch hervorgerufene Totalverlust bis zu der Zeit fortdauern, wo er seine Klage anhängig macht. Falls also vor dieser Zeit das Schiff zurückgegeben wird, entweder in unbeschädigtem oder nur theilweis beschädigtem Zustande, so kann der Versicherer die Versicherungssumme nicht beanspruchen, wenn er keine Nachricht von der Rückgabe erhalten hat.[3])

Die Nehmungsfristen werden von dem Tage an berechnet, an welchem dem Versicherer der den Gegenstand bedrohende Unfall durch den Versicherten angezeigt ist.[4]) Ihre grössere Verschiedenheit ist bestimmt mit Rücksicht auf die erfahrungsmässige Dauer des

[1]) Reatz bei Endemann S. 454.
[2]) Reatz in Endemann, Handbuch IV 1. 452.
[3]) Benecke, a. a. O. 504.
[4]) H. G. B. Art. 865 Abs. 3.

die Freigabe der genommenen Gegenstände an mehr oder weniger entfernten Orten bezweckenden Verfahrens.

Erwähnt sei noch eine Ausnahme von jener Regel, dass nach Ablauf der Frist Totalverlust anzunehmen ist. Wenn nämlich das Schiff durch Seeräuber genommen wurde, so ist schon vor Ablauf der Frist Totalverlust dann anzunehmen, wenn sich früher mit Gewissheit ergiebt, dass das Schiff nicht wieder zu erlangen ist, und zwar wird dieser Fall als absoluter Totalverlust zu betrachten sein.[1])

Wohl zu beachten sind die Worte des Art. 865: „wenn der Gegenstand der Versicherung dadurch bedroht ist“ u. s. w.; es genügt also nicht, dass der versicherte Gegenstand von der dauernden Anhaltung irgendwie betroffen wurde, sowie dass die Frist abgelaufen ist, um das Recht auf Abandon zu begründen; vielmehr ist erforderlich, dass wirklich eine Gefahr aus dem Eintritt der im Gesetz erwähnten Fälle zu entstehen droht. Diese Gefahr braucht nicht grade die des Eigenthumsverlustes durch Condemnation oder Confiscation zu sein, sondern die Gefahr des Verderbs, der Beschädigung u. s. w. haben dieselbe Wirkung wie jene.[2])

b. Constructiver Totalverlust bei der Fracht, dem imaginären Gewinn, den Bodmerei- und Havareigeldern.

α. Fracht.

Eine Uebertragung der bei dem Verluste des Schiffes und darauf folgendem Abandon geltenden Grundsätze auf die Fracht ist schon um deswillen gerechtfertigt, als auch hier den Nachtheilen durch das Institut des Abandon vorgebeugt werden soll, dass dem Versicherten das in der Fracht steckende Capital auf lange Zeit hinaus entzogen wird. Auch hier wird sich die segensreiche Wirkung des Abandon geltend machen, wenn nicht innerhalb der betreffenden Frist eine Verurtheilung des Captor zur Zahlung der Fracht bereits erfolgt und somit diese gesichert ist, was immer nur höchst ungewiss sein dürfte.[3]) Und wenn selbst in Kriegszeiten der Captor zur Zahlung der Fracht bereits verurtheilt werden und die wirkliche Verlustgefahr schliesslich geringer sein sollte, so bietet sich wiederum für den Versicherer anstatt des Verlustes der Versicherungssumme eine grössere Aussicht auf Schadloshaltung.

---

[1]) Protokolle S. 3356.
[2]) Protokolle S. 3474 ff.
[3]) Protokolle S. 3401.

β. Imaginärer Gewinn.

Wenn in Folge eines Unfalls die Güter ihren Bestimmungsort nicht erreicht haben, also der erwartete Gewinn nicht erzielt ist, so liegt ein Totalverlust dieses sogen. imaginären Gewinns vor. Hiergegen ist eingewendet, dass ein solcher Verlust innig zusammenhänge mit dem Verluste der Güter, und da dieser Verlust bereits zum Abandon berechtige, sei überflüssig, einen zweiten Abandon zu construiren, da ja schon durch den Abandon der Güter der Gewinn ebenfalls übertragen würde.[1]) Dem ist zu entgegnen, dass der Verlust der Güter und des Gewinnes nicht immer sich deckt; denn wenn z. B. die Güter an ihrem Bestimmungsorte nicht, wohl aber an einem anderen Orte ankommen, so ist der Versicherer von der Haftung für die Güter befreit, dagegen hat er für den Verlust einzustehen, welcher dadurch entstanden ist, dass die Güter nicht an dem Bestimmungsorte angekommen sind. Da es sich nur um solchen Gewinn handelt, der sich an die richtige Ankunft am Bestimmungsorte knüpft, so ist andererseits der Versicherer von jeder Verbindlichkeit befreit, wenn trotz der Ankunft der Güter am Bestimmungsorte aus anderen Gründen, namentlich Conjuncturveränderung, kein Gewinn entsteht.[2])

Wenn in Folge eines Unfalls Güter verkauft sind und der Erlös aus ihnen den Versicherungswerth übersteigt, so wird ein Reingewinn erzielt, der als Ersatz des verlorenen imaginären Gewinnes aufgefasst werden kann, und als geretteter Theil des verlorenen Versicherungswerthes verhältnissmässig in Abzug von der Versicherungssumme gebracht wird. Die gleichen Grundsätze gelten von der Provision.

γ. Bodmerei- und Havareigelder.

In Ansehung der Bodmerei- und Havareigelder ist behauptet worden, dass der Versicherte einer Bodmereiforderung keinen Ersatz fordern könne, wenn das Schiff noch existirt, wenn auch in einem Zustande, der den Besitzer des Schiffes berechtigen würde, dasselbe zu abandonniren; das Schiff müsste total verloren gegangen sein, ehe der Bodmereinehmer seiner Schuld enthoben sei.[3]) Jedoch wird durch das Mittel der Fiction der Totalverlust geschaffen, es ist daher die Anwendung der Grundsätze vom constructiven Totalverlust auch hier am Platze.

---

[1]) Pöhls S. 628.
[2]) Protokolle S. 3402.
[3]) Protokolle S. 3403.

2. Fälle des absoluten Totalverlustes.

a. bei Schiffen.

α. Physischer Totalverlust.

Da einige Gesetzgebungen, wie früher gezeigt, als Voraussetzung des Abandon den absoluten Totalverlust betrachten, so soll derselbe hier, wenn auch nur in Kürze, erörtert werden.

Unter physischen totalen Verlust versteht man in erster Linie die gänzliche Vernichtung des versicherten Gegenstandes, so dass kein Theil desselben mehr vorhanden, ferner eine derartige Zerstörung des Gegenstandes, dass derselbe als solcher zu existiren aufhört und nicht mehr das ist, was er seinem Zweck und seiner Bezeichnung nach sein soll. Wenn also ein Schiff gänzlich vernichtet, ferner wenn im Fall eines Brandes oder Versinkens die Zerstörung einen solchen Grad angenommen hat, dass nach dem Urtheile der Sachverständigen das Schiff als solches nicht mehr für vorhanden angesehen wird, muss Totalverlust behauptet werden.[1]) Erwähnt sei die Definition, die Emérigon von einem Wrack giebt: Les débris du navire nanfragé existent, mais le navire n'existe plus. Selbst wenn einzelne Theile des Schiffes gerettet sind, die einen Geldwerth zu repräsentiren im Stande sind, wird nur dann der Begriff eines Schiffes anzunehmen sein, wenn die vorhandenen Bestandtheile das zu bilden vermögen, was man unter dem Begriffe Schiff versteht. Zur Erläuterung desselben sei eine Pandektenstelle[2]) angeführt, in welcher das Schiff ein Beispiel bildet von demjenigen genus quod ex contingentibus, hoc est pluribus inter se cohaerentibus constat.

Nach einigen Gesetzen, wie z. B. dem quidon de la mer wird auch die Strandung wenigstens in einer Hinsicht hierher gerechnet. Um zum Abandon berechtigt zu sein, muss der Versicherte die Nachricht erhalten, dass sein Schiff so festgelaufen ist, dass jede Aussicht, es wieder abzubringen, als ausgeschlossen erscheint; auch genügt es, wenn mit Sicherheit angenommen werden kann, dass das Schiff, bevor die Abbringung ins Werk gesetzt werden könne, zerschellen oder untergehen werde.

β. Reparaturunwürdigkeit.

Nach englischem Recht ist Totalverlust anzunehmen, wenn die Reparatur des Schiffes mit grossen Schwierigkeiten verbunden ist, zu welchen vor allem der Mangel an den nöthigen Materialien, die

[1]) Benecke-Nolte S. 482.

[2]) l. 30 pr. D 41,3.

Unmöglichkeit, Geld aufzubringen in dem Hafen, in welchem das reparaturbedürftige Schiff eingelaufen, zu rechnen sind. Dasselbe gilt, wenn die Kosten der unternommenen Reparatur voraussichtlich den Werth des Schiffes nach Vollendung der Ausbesserung übersteigen würden.[1]) Auch wird folgender Gesichtspunkt für die Beurtheilung der Frage, ob es sich verlohnt, das Schiff zu repariren, von grösster Wichtigkeit sein. Wenn sich nämlich der Versicherte in die Lage versetzte, dass sein Schiff gar nicht versichert wäre, so würde er wohl am leichtesten zur objectiven Beantwortung der Frage gelangen, ob es sich verlohnt, die Reparatur vorzunehmen und die Reise fortzusetzen, oder ob er das Unternehmen im Stich lassen und das Schiff verkaufen solle. Das H. G. B. erörtert die Kriterien der Reparatur-Unwürdigkeit und -Unfähigkeit, welche es unter dem Begriff der Seeuntüchtigkeit zusammenfasst, folgendermassen:

> „Reparaturunfähig ist ein Schiff, wenn die Reparatur des Schiffes überhaupt nicht möglich ist, oder an dem Orte, wo das Schiff sich befindet, nicht bewerkstelligt, dasselbe auch nicht nach dem Hafen, wo die Reparatur auszuführen wäre, gebracht werden kann."

„Als reparaturunwürdig gilt ein Schiff, wenn die Kosten der Reparatur ohne Abzug für den Unterschied zwischen alt und neu mehr betragen würden, als drei Viertel seines früheren Werthes."[2]) In diesen Fällen ist gemäss Art. 877 der Versicherte befugt, dem Versicherer gegenüber das Schiff oder Wrack zum öffentlichen Verkauf zu bringen, und besteht im Falle des Verkaufs der Schaden in dem Unterschiede zwischen dem Reinerlöse und dem Versicherungswerthe. Das Gesetz hat hier die Werthermittelung durch Verkauf angeordnet und nicht etwa durch Taxation, weil eine Abschätzung des Schiffes in unreparirtem Zustande schwerlich zu einem richtigen Resultate führen dürfte.[3]) Von einem Abandon kann natürlich nicht die Rede sein, denn dem Versicherten werden die Eigenthumsrechte an dem Schiffe gelassen, er kann nicht die ganze Versicherungssumme beanspruchen, sondern nur den durch Verkauf ermittelten Werth. Um den Versicherten nicht zu sehr zu benachtheiligen, ist bestimmt, dass die Gefahr für den Versicherer erst mit dem Verkauf des Schiffs oder Wracks endige und dass derselbe für den Eingang des Kaufpreises hafte. Da der Anspruch auf die Versicherungssumme durch den Eingang dee Kaufpreises bedingt wird, so ist diese

---

[1]) Benecke-Nolte S. 521.

[2]) H. G. B. Art. 444.

[3]) Lewis S. 472.

Bestimmung wohl gerechtfertigt; andererseits fällt aber die Haftung fort, wenn durch Verschulden des Versicherten der Nichteingang des Kaufpreises hervorgerufen wurde.[1]) Dem Versicherten soll es auch gestattet sein, beim Verkaufe mitzubieten. Dies kann für den Versicherer nur von Vortheil sein, da ja durch Abzug des Kaufpreises von der Versicherungssumme diese sich in dem Maasse vermindert, wie jene sich vergrössert. Zu bemerken ist noch, dass der »Entwurf eines Handelsgesetzbuchs für die preussischen Staaten" die Reparaturunfähigkeit zu den Abandonfällen zählt, weil, rein begrifflich betrachtet, ein reparaturunfähiges Schiff noch ein Schiff bleibt, also nicht gesagt werden kann, dass es in seiner ursprünglichen Beschaffenheit zerstört worden ist.[2])

b. bei der Ladung.

Der einfachste Fall ist auch hier derjenige, dass die Waaren vollständig zerstört worden sind, wenn z. B. Weine in das Meer fliessen, nachdem die Fässer zerstört sind. Auch gehört hierher die vollständige Veränderung der Substanz der Waare durch Wasser oder Feuer. Wie bei den Schiffen wird für die richtige Entscheidung der Frage massgebend sein, ob die Waaren aufgehört haben, das zu sein, was sie ihrer Bestimmung nach sein sollen. Auf das Maass der Vernichtung kommt es dann an, wenn dieselbe sich auf beinahe den ganzen Bestand der Ladung erstreckt, in welchem Falle Totalverlust anzunehmen ist, während bei theilweisem Untergang partieller Schaden angenommen werden muss.

In vielen Gesetzbüchern der seefahrenden Nationen findet sich die Clausel „frei von Beschädigung". Die Hinzufügung dieser Clausel bezweckt, den Versicherer von jeder Verantwortung zu befreien, wenn die Güter beschädigt an ihrem Bestimmungsorte ankommen, in welchem Falle also kein Abandon von Seiten des Versicherten erklärt werden kann.[3]) Erforderlich ist nur, dass die Güter überhaupt den Bestimmungshafen erreichen. Eine Haftung für Totalverlust wird nur begründet, wenn die Güter thatsächlich zu Grunde gegangen, gesunken oder verbrannt sind, also wenn im eigentlichen Sinne des Wortes von Totalverlust die Rede ist. Diese Bedeutung hatte die Clausel in England und Amerika erlangt. Auch in Frankreich hatte sich vor Einführung des code de commerce im Anschluss an Emérigon's Meinung die Anschauung Bahn gebrochen, dass ein Total-

[1]) Makower S. 655.
[2]) Motive S. 355.
[3]) Benecke-Nolte S. 483 ff.

schaden, der zum Abandon berechtige, nicht angenommen werden dürfe, wenn die Ladung im Bestimmungshafen wirklich ankommt, sei sie auch ganz verdorben. Durch den code de commerce ist bestimmt worden, dass der Verlust oder die Verschlechterung der versicherten Güter sich auf drei Viertel ihres Werthes belaufen müsse, wenn ein Abandon zugelassen werden solle. Da nun die Clausel »frei von Beschädigung« nach dem code de commerce den Versicherer von aller Verantwortlichkeit entbindet, ausser in den Fällen, wo der Abandon gestattet ist, und da jeder Schade an der Waare in Quantität und Qualität bis zum Belaufe von drei Viertel des Maasses, des Gewichtes oder des Werthes ein ausdrückliches Recht zum Abandon verleiht, so folgt daraus, dass der Versicherte in Frankreich Ersatz für einen Totalverlust auf Güter, die unter der Bedingung »frei von Beschädigung« gezeichnet wurden, ebensowohl als auf andere, die dieser Bedingung nicht unterworfen sind, fordern kann, sobald der Verlust oder die Verschlechterung die vorgeschriebenen Grenzen erreicht.

Die Bremer Assecuranzbedingungen drücken sich über die Clausel „frei von Beschädigung“ folgendermassen aus: »Wenn eine Versicherung unter der Bedingung „frei von Beschädigung“ ohne weiteren Vorbehalt und Ausnahme geschlossen ist, so ersetzt der Versicherer im Beschädigungsfalle weder die dadurch entstandene Verminderung des Werthes, noch irgend eine Verminderung des versicherten Gegenstandes selbst, es sei im Gewicht, in dem Maasse oder in sonstiger Hinsicht.“

Versicherungen des Schiffes und Versicherungen der Ladung sind scharf zu scheiden. Wenn das Schiff unfähig geworden ist, die Ladung an den Bestimmungsort zu schaffen, die versicherte Ladung dagegen keinen Schaden erlitten hat, der zu den totalen gezählt wird, so ist keine Veranlassung zum Abandon gegeben. In diesem Falle ist es Pflicht des Versicherten, auf die Ladung, resp. des Schiffers, als Stellvertreters, sich nach einem anderen Schiffe in dem Hafen, wo das seeuntüchtige Schiff gelandet ist, umzusehen. Findet er ein solches nicht, so tritt der Fall ein, dass die Güter für den Versicherten werthlos geworden sind, und darf Abandon stattfinden.[1])

c. bei der Fracht.

Unter Versicherung der Fracht versteht man die Uebernahme desjenigen Risico, welchem der Schiffsrheder ausgesetzt ist, wenn er

[1]) Pöhls S. 624.

durch den Eintritt von Gefahr verhindert ist, diese Fracht zu ernten. Wird dieser Frachtgewinn durch dergleichen Umstände völlig unmöglich oder durchaus hoffnungslos, weil das Schiff entweder zu Grunde gegangen ist oder hat verkauft werden müssen, so ist ein absoluter Totalverlust der Fracht anzunehmen. Hier wird der Eintritt des Totalverlustes sich danach richten, ob der Frachtgewinn bedingt ist durch die richtige Ankunft des Schiffes oder ob er abhängt von der richtigen Ankunft der Güter, wobei die Identität des mit den Gütern ankommenden und abfahrenden Schiffes gleichgültig ist.

d. beim imaginären Gewinn.

Ein Totalverlust in Ansehung des imaginären Gewinns oder in Ansehung der Provision, welche von der Ankunft der Güter am Bestimmungsorte erwartet werden, liegt vor, wenn die Güter den Bestimmungsort nicht erreicht haben.

e. bei Bodmerei- und Havareigeldern.

Ein Totalverlust der Bodmerei- oder Havareigelder ist dann anzunehmen, wenn die hierfür haftbaren Gegenstände vollständig zu Grunde gegangen, oder in Folge von anderen Seeunfällen durch eine neue Bodmerei, oder durch Folgerungen, welche dem früheren Bodmereigläubiger vorgehen, dergestalt belastet worden sind, dass der Bodmerist garnichts davon erhält; ferner, wenn in Folge der dadurch herbeigeführten Beschädigungen zur Deckung jener Gelder nichts übrig geblieben ist.[1])

3. Voraussetzungen der Abandonerklärung.

a. Formelle Voraussetzungen.

α. Erforderniss der Erklärung.

Die Erklärung des Abandon ist an keine besondere Form gebunden, sie kann schriftlich sein, was meistens der Fall sein wird, aber auch Mündlichkeit ist nicht ausgeschlossen.[2]) Vor allem kommt es darauf an, dass der Versicherte seine Absicht, zu abandonniren, in klaren unzweideutigen Worten zum Ausdruck bringt. Einzelne Gesetzgebungen machen einen Unterschied zwischen einer vorläufigen Benachrichtigung, die der Versicherte dem Versicherer zukommen lässt, des Inhalts, dass er von einem Unfalle Kunde erhalten habe, der ihn zum Abandon berechtige und dass er gesonnen sei, von seinem

[1]) Reatz S. 450.
[2]) Lewis S. 455.

Rechte Gebrauch zu machen. Diese Benachrichtigung muss sofort nach der Kunde von dem Verluste geschehen.[1]) Der Guidon de la mer und andere Gesetzbücher schreiben vor, dass dieser Anzeige eine Reservation des Rechts, zu abandonniren hinzugefügt werden soll. Wo besondere Fristen vorgeschrieben sind, kann der Versicherte erst nach Ablauf derselben zum Abandon schreiten, wo dies nicht der Fall, ist er schon nach der ersten Anzeige dazu befugt.[2]) In England wird diese erste Mittheilung Notiz des Abandon genannt, nach deren Empfang der Versicherer, falls er einverstanden ist, ausdrücklich erklären muss, dass er die Notiz des Abandon annimmt. Andere Förmlichkeiten sind sonst nur dann zu beobachten, wenn sie besonders gesetzlich vorgeschrieben sind, so findet sich z. B. die Bestimmung, dass die definitive Erklärung, abandonniren zu wollen, gerichtlich geschehe, oder durch Notare, Makler oder dergl. abzugeben sei. Das H. G. B. hat von Formvorschriften gänzlich abgesehen. Jedoch muss der Versicherte dem Versicherer auf dessen Verlangen und auf seine eigenen Kosten über den durch die Abandonerklärung eingetretene Uebergang der Rechte eine beglaubigte Anerkennungsurkunde (Abandonrevers) ertheilen und die auf die abandonnirten Gegenstände sich beziehenden Urkunden ausliefern.[3]) Zur Ausstellung dieses Abandonreverses ist er aber nicht schon in dem Augenblicke der Erklärung verpflichtet, sondern erst dann, wenn der Versicherer die Rechtmässigkeit des Abandons anerkennt, und ferner auch nur auf Verlangen desselben. Zweck dieser Einrichtung ist der, dem Versicherer eine Legitimation zur Ausübung der durch den Abandon ihm übertragenen Rechte zu liefern. Wenn auch die Rechte selbst durch den Abandon übergehen, soll das formelle Mittel des Reverses diesem Uebertragungsacte allgemeine Anerkennung verschaffen.

β. Erforderniss der Annahme resp. der Anerkennung.

Ob Annahme des Abandon von Seiten des Versicherers erforderlich ist oder nicht, ist streitig. In England, Amerika, Frankreich, sowie denjenigen Ländern, deren Gesetzgebungen sich den code de commerce zum Vorbild genommen haben, wird nach der erfolgten Erklärung des Abandon Annahme von Seiten des Versicherers zur Rechtsgültigkeit desselben und zwar durch Unterschrift auf der Police verlangt.[4]) Nach englischem Brauch muss aus der Annahmeerklärung

[1]) Pöhls S. 605.
[2]) Benecke-Nolte S. 451.
[3]) H. G. B. Art. 875.
[4]) Benecke-Nolte S. 554.

mit Bestimmtheit hervorgehen, dass der Versicherer den Abandon anzunehmen geneigt ist; Stillschweigen wird nicht als Zustimmung aufgefasst, im Gegensatze zur italienischen Regel, welche in dem Stillschweigen die Annahme erblickt. Wohl ist es statthaft, aus concludenten Handlungen den Beweis der erfolgten Annahme herzuleiten. Eine bestimmte Frist, innerhalb deren der Versicherer über die Annahme sich erklären muss, ist in England nicht vorgeschrieben; doch ist es Brauch, dass der Versicherer, nachdem er von der Absicht des Versicherten, zu abandonniren, benachrichtigt ist, seinen Entschluss kundgiebt. Das deutsche Recht und so vor allem das H. G. B. stellt jedoch das Erforderniss des Acceptes der Abandonerklärung nicht auf und hat keine Vorschriften über die Annahme von Seiten des Versicherers getroffen, hauptsächlich wohl aus dem Grunde, um Weitläufigkeiten, die daraus entstehen könnten, vorzubeugen, und weil alle Rechte schon durch die Erklärung übergehen. Es ist damit nicht gesagt, dass die Annahme, wenn sie trotzdem erfolgt, nicht bindend sei. Ob und welche rechtlichen Folgen sich daran knüpfen, ist dem richterlichen Ermessen anheimgestellt. Allerdings muss der Versicherer den Abandon anerkennen, doch wird hierdurch nicht, wie in Folge der Annahme der Abandon perfect, vielmehr geschieht dies schon durch die Erklärung. Zu bemerken ist noch, dass da, wo es dem Versicherten freisteht, den Abandon entweder anzunehmen oder zu verweigern, nur in dem Falle trotz erfolgter Annahme der Abandon nicht gilt, nämlich wenn derselbe auf falschen Voraussetzungen beruht, indem die Thatsachen, auf Grund derer der Versicherte zur Anzeige des Abandon bewogen wurde, sich nicht bewahrheiten. Nimmt der Versicherer den Abandon nicht an, so kann der letztere durch richterliches Urtheil für rechtsgültig erklärt werden.[1]) Die Wirkung der Annahme und die Gültigkeitserklärung ist nach dem code de commerce die, dass der Abandon retrotractive Kraft erhält und dass der Versicherer von dem Zeitpunkte an, wo der Abandon erfolgt ist, und nicht etwa von dem Tage an, wo der Versicherte die erhaltenen Nachrichten angezeigt hat, Eigenthümer der Sachen wird.

γ. Erforderniss der Einhaltung einer bestimmten Frist für die Abandonerklärung.

Den Abandon kannte und übte man lange Zeit, bevor man ihn an gewisse Fristen band.[2]) In der Regel wird nämlich der Ver-

[1]) Benecke-Nolte S. 450.

[2]) Reatz, Geschichte I S. 263—265.

sicherte sehr bald nach dem eingetretenen Seeunfall Kenntniss von demselben erhalten und danach sofort in den Besitz der Versicherungssumme zu gelangen suchen, weshalb er die Abandonerklärung beschleunigen wird. Wenn auch die Fälle der Nachlässigkeit und Saumseligkeit in der Wahrung werthvoller Interessen, oder die Fälle verspätet erlangter Kenntnisse von Seeunfällen und somit Fälle der verzögerten Abandonnirung selten vorkamen, so ergiebt sich doch aus dem vereinzelten Auftreten solcher Fälle mit Nothwendigkeit, dass der Abandon bei seinem ersten Erscheinen in der Geschichte an Präclusivfristen noch nicht gebunden war. Erst eine langjährige Erfahrung, bedeutende Nachtheile, die aus der Verzögerung der Abandonnirung entstanden sind, mussten die Ueberzeugung heranreifen lassen, dass es im Interesse des Versicherungsverkehrs liege, das Recht des Abandon an gewisse, den localen Verhältnissen entsprechende Fristen zu binden. Diese Anschauung findet sich in Praxis und Gesetzgebung bestätigt. In der (erwähnten) Ordonanzensammlung von Burgos von 1538 wird bezeugt, dass in der Corporation der Kaufleute von Burgos keine Ordonanz bestanden hat, welche eine Abandonfrist festgesetzt hätte. Die Verfasser der Sammlung beklagen diese Lücke im Handelsgesetze, weil sie Veranlassung zu schweren Benachtheiligungen des Versicherers gegeben hätte. Denn viele Waaren, welche bei sofortiger Abandonnirung hätten erhalten oder verkauft werden können, gingen durch eine Verzögerung dieses Actes zu Grunde, verdarben oder sanken im Preise. Zur Verhütung dieser Nachtheile führte man für die Abandonerklärung von Waaren, welche durch Schiffbruch verloren oder beschädigt wurden, bestimmte mit dem Tage des Seeunglücks beginnende Fristen ein. Nach Ablauf derselben ist das Recht des Abandon erloschen und nachträgliche Erklärung nichtig. Jedoch müssen die Versicherer nach Verhältniss der von ihnen gezeichneten Versicherungssummen und nach Abzug des vom Versicherten zu tragenden Zehntels die auf Rettung und Wiedergewinnung der gefährdeten Waaren verwendeten Kosten tragen.

Das einzige Land, wo keine Frist gesetzlich angegeben ist, ist England. Doch ist es eine häufig von den Gerichten anerkannte Regel, dass der Versicherte innerhalb einer angemessenen Zeit die Anzeige machen soll. Wenn diese Absicht, zu abandonniren, nicht durch irgend eine Handlung zur Erscheinung kommt, so muss der Versicherte sich mit partieller Entschädigung begnügen.[1])

[1]) Benecke-Nolte S. 556.

Nach dem code de commerce muss der Abandon dem Versicherer innerhalb sechs Monate vom Tage des Empfangs der Nachricht vom Verlust in Häfen oder an Küsten Europas oder denen von Afrika und Asien im Mittelmeer angetragen werden; innerhalb eines Jahres nach dem Empfange jener Nachricht in den westindischen Colonien, den Azoren, Kanarischen Inseln, Madeira und anderen Inseln und Küsten an der Westseite Afrikas und an der Ostseite Amerikas; innerhalb zweier Jahre nach der empfangenen Nachricht von Aufbringung oder Verlust in den anderen Welttheilen. Dasselbe bestimmt das Handelsgesetzbuch von Spanien. In Holland muss im Falle der Aufbringung oder Anhaltung und bei Verkauf von seeuntüchtigen Gütern, sowie wenn aufgebrachte oder angehaltene Güter für verwirkt erklärt sind, innerhalb dreier Monate der Abandon erklärt werden. Wo die Gesetze keine Fristen vorschreiben, kann nach gemeinem Rechte, wie behauptet worden ist, während der ganzen Zeit, während welcher die ordentliche Verjährung für Assecuranzforderungen läuft und also, wo die Gesetze darüber schweigen, während dreissig Jahre, die überhaupt die Abandonfrist ist, stattfinden.[1]) — Dem ist zu entgegnen, dass der Abandon selbst keine Forderung ist, und dass die Frage, wie lange die Abandonerklärung zulässig sei, sich danach richtet, wie lange die Forderung auf Herausgabe der Versicherungssumme geltend gemacht werden kann.

Das H. G. B. setzt eine sechsmonatliche Dauer der Abandonfrist fest:

> „wenn im Falle der Verschollenheit der Bestimmungshafen ein europäischer Hafen ist und wenn im Falle der Aufbringung, Anhaltung oder Nehmung der Unfall in einem europäischen Hafen oder in einem europäischen Meere oder in einem, wenn auch nicht zu Europa gehörenden Theile des Mittelländischen, Schwarzen, Azowschen Meeres sich zugetragen hat. In den übrigen Fällen beträgt die Abandonfrist neun Monate.“ [2])

Da der Abandon seiner Natur nach von dem freien Willen des Versicherten abhängig ist, so muss es diesem freistehen, zu wählen, ob er abandonniren oder für einen Partialschaden Ersatz verlangen will. Während es einerseits angemessen erscheint, dem Versicherten eine Frist zu gönnen, innerhalb derer er über die Art des Unfalls sich unterrichten und demgemäss seine Wahl treffen kann, ist es

---

[1]) Pöhls S. 604.

[2]) H. G. B. Art. 867 Abs. 2.

andererseits nicht mehr wie billig, dieser Frist im Interesse des Versicherers eine bestimmte Schranke zu setzen, damit der Zustand der Ungewissheit sich nicht zu lange ausdehne.[1]) Obgleich dem Versicherten durch das Gesetz diese Deliberationsfreiheit anheimgestellt ist, dürfte es auch seinem Interesse entsprechen, sich möglichst bald zu erklären, da er die Gefahr zu tragen hat, wenn die Thatsachen, auf welche die Abandonerklärung gestützt wird, bis zum Moment der Erklärung sich ändern, so dass der Abandon seine Grundlagen verliert.

Die Fristen beginnen mit dem Ablauf der Verschollenheits-, und der Nehmungs-, Aufbringungs- und der Anhaltungsfristen.[2])

Nach Ablauf der Abandonfrist ist der Abandon unstatthaft, unbeschadet des Rechts des Versicherten, nach Maassgabe der sonstigen Grundsätze Vergütung eines Schadens in Anspruch zu nehmen.[3])

Die Unmöglichkeit der Geltendmachung eines constructiven Totalverlustes bei Versäumung der Frist hat mit Ausnahme des Falles der Verschollenheit nichts Bedenkliches auf sich. Wenn in diesem Falle der Versicherte nach den übrigen Grundsätzen des Versicherungsrechts Ersatz verlangen will, so muss er, da die Fiction des Totalverlustes ihm nicht zur Seite steht, sein Recht, dies zu beanspruchen, beweisen. Während dieser Beweis im Falle der Nehmung, Anhaltung u. s. w. mit Leichtigkeit zu führen ist, erscheint derselbe im Falle der Verschollenheit mit grossen Schwierigkeiten verbunden. Müsste der Versicherte, um eine Entschädigung zu erhalten, nachweisen, dass das Schiff zu Grunde gegangen ist, oder wäre er gezwungen, abzuwarten, bis das Schiff wieder zum Vorschein kommt, so würde eine derartige Gesetzvorschrift eine Ungerechtigkeit in sich bergen, durch die jede Aussicht auf Schadenersatz vernichtet würde. Versäumniss einer ganz formalen Bestimmung, wie es die Versäumung der Abandonfrist ist, welche höchstens Nachtheile formaler Natur nach sich ziehen kann, würde dann tiefgehende materielle Folgen haben und den Versicherten seines guten Rechtes verlustig machen.[4])

Um dem vorzubeugen, hat das Gesetz vorgeschrieben, dass bei Versäumung im Falle der Verschollenheit der Versicherte Ersatz eines Totalschadens fordern kann und zwar auf Grund eines präsumirten Totalverlustes, der wohl zu unterscheiden ist von dem fingirten.

---

[1]) Protokolle S. 3428.
[2]) H. G. B. Art. 866.
[3]) H. G. B. Art. 869 Abs. 1.
[4]) Protokolle S. 3438.

Während bei ersterem die Verschollenheit des Schiffes bloss vermuthet wird und durch Beweis des Gegentheils entkräftet werden kann, wird bei Letzterem das Nichtvorhandensein als feststehend angesehen, woran sich dieselben rechtlichen Folgen knüpfen, die mit dem thatsächlichen Untergang des Gegenstandes verbunden sind. Dass hier nur von einem präsumirten Totalverluste die Rede sein kann, dessen Existenz durch Gegenbeweis vernichtet wird, sehen wir an der folgenden Bestimmung des Gesetzes in dem Art. 869:

> „Wenn die versicherte Sache wieder zum Vorschein kommt, und sich dabei ergiebt, dass ein Totalverlust nicht vorliegt, so muss der Versicherte auf Verlangen des Versicherers gegen Verzicht des Letzteren auf die in Folge Zahlung der Versicherungssumme ihm zustehenden Rechte die Versicherungssumme erstatten und mit dem Ersatze eines etwa erlittenen Partialschadens sich begnügen.“

Ganz dieselbe Vorschrift findet sich in den Bremer Versicherungs-Bedingungen.

Bei der Rückversicherung beginnt die Abandonfrist mit dem Ablaufe des Tages, an welchem dem Rückversicherten von dem Versicherten der Abandon erklärt worden ist.[1])

Gegenstand der Rückversicherung ist das Interesse, welches der Versicherer daran hat, dass der Unfall, für den er einzustehen übernommen hat, nicht eintritt. Der Rückversicherungsvertrag ist nach einer Entscheidung des R. O. H. G. ein Vertrag des Inhalts, dass der Rückversicherer die von dem primären Versicherer und Rückversicherungsnehmer übernommene Gefahr ganz oder theilweise seinerseits versichert, d. h. auf sein Vermögen übernimmt.[2]) Wenn nun der Versicherte dem Versicherer die Abandonerklärung abgiebt, so kann dieselbe nicht ohne Weiteres für den Rückversicherer wirksam sein; sondern es ist ein besonderer Abandon erforderlich, dessen Geltendmachung ebenso wie beim einfachen Versicherungsvertrage von dem Willen des Rückversicherten abhängig ist, welcher ebenfalls binnen einer bestimmten Frist sich äussern muss. Diese Frist ist nun der Einfachheit halber von der gleichen Dauer wie die Abandonfrist;[3]) nur beginnt sie mit dem Ablaufe des Tages, an welchem dem Rückversicherten von dem Versicherten der Abandon erklärt worden ist.

---

[1]) H. G. B. Art. 868 Abs. 3.
[2]) R. O. H. G. V S. 166.
[3]) Protokolle S. 3436.

b. Materielle Voraussetzungen.

α. Wahrheit der Thatsachen zur Zeit der Erklärung.

Wenn die Thatsachen, auf welche die Abandonerklärung gestüzt wird, sich nicht bestätigen, so ist dieselbe ohne rechtliche Wirkung.[1])

Gesetzt, dass die Nachricht von einem Unfall, welcher dem Versicherten bewogen, zum Abandon zu schreiten, sich als falsch erweist, oder dass der Versicherte die Kunde von einem Verlust erhalten, der sich als gar nicht auf sein Eigenthum bezüglich herausstellt, ferner wenn der Versicherte auf Grund einer Nehmung, z. B., von welcher er erfahren, abandonnirt hat, ohne von einer nachher erfolgten Wiedernehmung in Kenntniss gesetzt zu sein, so ist in all diesen Fällen der Abandon wirkungslos, weil ihm die thatsächliche Grundlage entzogen ist. Hierüber sind alle Gesetzgebungen einig.

Wohl zu scheiden davon ist folgende Veranlassung der Vernichtung des Abandon, welche darin besteht, dass die Thatsachen, auf welche die Abandonerklärung sich stützt, zur Zeit der Mittheilung der Erklärung nicht mehr bestehen.[2])

Während im ersten Falle die irrig angenommenen Thatsachen überhaupt niemals existirt haben, können in diesem Falle die Thatsachen wohl einmal vorhanden gewesen sein, nur müssen sie, um die Wirkungen des Abandon zu vernichten, in der Zeit nicht mehr bestehen, wo die Erklärung abgegeben wurde. Der Thatbestand in dem Augenblicke der Erklärung und alle Ereignisse, welche bis zu diesem Augenblicke stattfanden, sollen maassgebend sein für die Wirkung des Abandon; dagegen Alles, was nachher geschieht, ist irrelevant, und sollten es auch Umstände sein, deren früherer Eintritt das Recht zum Abandon ausgeschlossen haben würde. Die Rettung des verloren gegebenen Schiffes, die Befreiung aus der Gewalt der Seeräuber, das Wiederauftauchen des für verschollen gehaltenen Schiffes, alle diese Ereignisse sind, sofern sie nach der Erklärung des Abandon geschehen, von keiner Bedeutung. Dagegen, wenn noch vor der Erklärung das angehaltene Schiff wieder frei gegeben, so ist, sei auch die Nehmungsfrist bereits abgelaufen und das Recht zum Abandon vom Versicherten also vollgültig erworben, der Abandon für unstatthaft zu erklären.[3])

---

[1]) H. G. B. Art. 871.

[2]) Lewis S. 456.

[3]) Protokolle S. 3442.

So unzweifelhaft es ist, dass die Thatsachen vor der Abandonerklärung von entscheidendem Einflusse sind, so fraglich dürfte es sein, welche Einwirkung eine Thatsache hat, welche zwar vor der Abandonerklärung eintrat, den Betheiligten aber erst nach derselben kund wurde. Wenn z. B. ein verschollen geglaubtes Schiff vor der Abandonerklärung wieder zum Vorschein kommt, was der Versicherte aber erst nach derselben erfährt, so könnte behauptet werden, dass der Abandon auf Grund der irrthümlichen Annahme, dass das Schiff noch verschollen sei, wieder aufgehoben werden müsse.

Hier dürfte der Fall der Verschollenheit von dem der Nehmung zu scheiden sein. Da es, wie oben gezeigt wurde, zum Begriff der Verschollenheit gehört, dass den Betheiligten innerhalb der gesetzlichen Frist keine Nachricht vom Schiffe zugegangen ist, so ist daraus zu folgern, dass der Abandon statthaft bleibt, trotzdem das Schiff vor der Abandonerklärung wieder zum Vorschein kommt, wenn nur der Versicherte keine Kenntniss von der Aenderung der Sachlage erhalten hat. Ganz anders verhält es sich im Falle der Nehmung und den ihr verwandten Fällen. Wenn das Schiff vor der Abandonerklärung wieder freigegeben, so ist dies eine Thatsache, welche den Abandon aufhebt, einerlei, ob der Versicherte dies wusste oder nicht. Dieser steht nicht auf einer Stufe mit der Verschollenheit. Der Abandon hat bei der Verschollenheit stattgefunden, weil der Versicherte nichts von dem Schiffe erfahren hatte, wenngleich nicht ausgeschlossen ist, dass Jemand in einem anderen Welttheil um das Schicksal des Schiffes gewusst hat. Bei der Nehmung fehlt dieses charakteristische Merkmal; sie ist eine Thatsache, die schon deswegen, weil sie durch den Willen Anderer herbeigeführt worden, einen Anspruch auf Notorität erheben kann. Ganz das Gleiche gilt von der Aufhebung dieser Thatsache der Freigebung. Dass der Versicherte von derselben nichts erfahren, gereicht ihm nicht zur Entschuldigung, folglich ist der Abandon unstatthaft.

Während die meisten Gesetzgebungen, so auch der code de commerce, mit dem A. D. H. G. B. darin übereinstimmen, dass die Wirkung des Abandon nach dem Moment der Erklärung sich richtet, will das englische Recht den Zeitpunkt der Klaganstellung für den Fall, dass der Versicherer nicht freiwillig den Abandon acceptirt, massgebend sein lassen.[1]) Das Princip des englischen Rechtes ist das, wie Arnauld sagt, dass die Natur des Schadens zur Zeit, als die Klage anhängig gemacht wurde, das einzige Kriterium des Rechtes

[1]) Benecke-Nolte S. 504.

ist, für Totalverlust Ersatz zu verlangen. Diese Auffassung rührt daher, dass in England wie auch in anderen Ländern, die Anzeige (notice) des Abandon und die eigentliche Perfection desselben, welche der Regel nach in der Annahme von Seiten des Versicherers besteht, scharf getrennt werden. Wird diese Annahme versagt, so schreitet der Versicherte zur processualen Geltendmachung seines Rechtes, nämlich zur Klage auf Anerkennung des Abandon. Dieser Zeitpunkt der Klaganstellung bezw. der Annahme für den Fall, dass der Abandon nicht beanstandet wird, bildet den entscheidenden Moment, nach dessen Ablauf alle den Gegenstand berührenden Thatsachen ausser Acht gelassen werden. Wir sehen, dass die englische Gesetzgebung ganz logisch vorgegangen ist, wenn sie diesen Zeitpunkt für massgebend erachtet. Denn da nach englischem Recht der Abandon erst mit seiner Annahme, bezw. seiner Rechtsgültigkeitserklärung, welche doch nur auf die auch zur Zeit der Klaganstellung vorhandenen Thatsachen sich stützen kann, perfect wird, so ist es gerechtfertigt, alle und nur jene Thatsachen, welche bis zu diesem Zeitpunkte sich ereignen, für die Beurtheilung der Wirkungen des Abandon zu berücksichtigen.

β. Das Recht des Assecuranzcontracts beherrscht den Abandon.

Der Auffassung, dass die Statthaftigkeit einer Abandonerklärung an auswärtige Versicherer nicht nach dem zwischen den Assecuranzbetheiligten massgebenden Rechte, sondern nach den Gesetzen des Abandonortes zu beurtheilen sei, ist das Reichs-Oberhandelsgericht entgegen getreten, indem es entscheidet, dass die Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen der Versicherte den Gegenstand der Assecuranz abandonniren dürfe, lediglich unter den gesetzlichen und conventionellen Bestimmungen steht, welche den Assecuranzcontract beherrschen.[1]) „Hieran kann dadurch nichts geändert werden, dass der Gegenstand der Versicherung im örtlichen Herrschaftsbezirk anderer Rechtsbestimmungen als der für die Assecuranzcontrahenten massgebenden sich befindet, oder dass zeitweilig nicht der Versicherte selbst, sondern ein Vertreter desselben über den Gegenstand factisch zu verfügen hat.

Die unter den Parteien in Geltung befindlichen Rechtsbestimmungen über den Abandon (H. G. B. 865—875) zeigen über-

[1]) R. O. H. G. XVII Nr. 43 S. 195/196.

dies, dass das einheimische Recht auch für Fälle der vorgedachten Art das Rechtsverhältniss der Versicherungscontrahenten geordnet hat und mithin ausschliesslich zur Anwendung kommen wird.“

IV. Wirkung des Abandon.

1. Unwiderruflichkeit der Erklärung.

Eine wichtige Regel hinsichtlich der Wirkung des Abandon, welche bei allen Gesetzgebungen der Seeschiffahrt treibenden Völker vorkommt, ist die, dass die abgegebene Erklärung des Abandon unwiderruflich ist. Nur wenn der Versicherer und der Versicherte sich darüber einigen, kann der Abandon zurückgenommen werden, ebenso wenn der erstere ausdrücklich dem Antrage des letztern auf Erlöschen des Abandons zustimmt. In den Ländern, wo es der ausdrücklichen Annahme des Abandon bedarf, kann derselbe erst dann nicht widerrufen werden, wenn die Annahme geschehen ist, oder wenn der Abandon auf gerichtlichem Wege für gültig erklärt ist. Nur für den Fall, dass die Voraussetzungen des Abandon irrige sind, nur wenn die Thatsachen, auf Grund deren der Abandon vorgenommen wurde, sich nicht bewahrheiten, die Erklärung also jeder Grundlage entbehrt, kann der Versicherte zurücktreten. Das H. G. B. hebt ausdrücklich hervor, dass der Abandon unwiderruflich sei.[1]) Diese Bestimmung soll der leicht möglichen Meinung vorbeugen, dass der Abandon als einseitige Erklärung nicht bindend sei, vielmehr ist die Verpflichtung des Versicherten schon im Momente der Erklärung des Abandon begründet, ohne Rücksicht auf ein etwaiges Accept von Seiten des Versicherers.[2]) Dies Accept ist, wie früher gezeigt wurde, nicht zu identificiren mit der von andern Gesetzgebungen verlangten Annahme, sondern als Anerkennung des Abandon aufzufassen. Wenn dies Accept etwas mehr bedeuten würde, als ein Zugeständniss, und vielleicht einen Vertrag zu begründen vermöchte, so wäre die ausdrückliche Vorschrift, dass der Abandon unwiderruflich ist, überflüssig, da ja dann die Zustimmung des Versicherers hinzukommen müsste. Aber diese Kraft wohnt dem Accept nicht inne, sondern es soll nur als Mittel der Anerkennung des Rechts, zu abandonniren, gelten. Daraus folgt aber, dass, wenn diese Aner-

[1]) H. G. B. Art. 870 Abs. 3.

[2]) Protokolle S. 3444.

kennung einmal versagt ist, der Versicherer nicht hinterher auf dem Abandon bestehen kann, wenn der Versicherte erklärt hat, dass er die Unstatthaftigkeit zugestehe und deshalb vom Process Abstand nehme. Wie wir sehen, stellt sich der Abandon als ein einseitiges, unwiderrufliches Rechtsgeschäft dar.

2. Gegenstand der Abtretung.

a. Abtretung der Rechte.

Vergegenwärtigt man sich, dass unter dem Begriffe des Abandon das vollständige Abtreten der Rechte an dem versicherten Gegenstande gegen Zahlung der Versicherungssumme verstanden wird, so müssen wir als vorzüglichste Wirkung dieser Abtretung die damit verbundene Abtretung des Eigenthums, dieses umfangreichsten Rechts an einer Sache, seitens des Versicherten an den Versicherer ansehen. Aber nicht nur das Eigenthum, sondern alle Rechte, z. B. Niessbrauch, Pfandrecht u. s. w., gehen auf den Versicherer über und zwar mit dem Augenblicke der Abandonerklärung, unter der Bedingung, dass die rechtlichen Voraussetzungen vorhanden sind.

Früher war streitig, ob durch den Abandon schon die Macht zur Geltendmachuug der übertragenen Rechte dem Versicherer gewährt würde, oder ob es noch einer förmlichen Ertheilung dieser Rechte bedürfe. Der Guidon de la mer hat etwas spitzfindig für den Fall, dass mehrere Versicherer da sind, das Erforderniss aufgestellt, dass der Versicherte demjenigen Versicherer, der die grösste Summe gezeichnet hat, eine Cession ertheilen solle, die eine procuration des Gegenstandes bewirke.[1]) Diese Unterscheidung ist durchaus überflüssig. In dem Abandon selbst ist die Uebertragung der Rechte und zugleich die Befugniss, dieselben auszuüben, enthalten; die Abandonerklärung ist schon ein Uebertragungsact, und somit eine Cession nicht von Nöthen.

b. Insonderliche Abtretung der Fracht.

Aus dieser Regel, dass die Rechte an dem versicherten Gegenstande durch den Abandon übergehen, hat man geschlossen, dass auch die Früchte des Gegenstandes zugleich abandonnirt würden. Zu diesen Früchten hat man hauptsächlich die Fracht gerechnet und sie demjenigen zugesprochen, dem das Schiff gehöre; da durch den Abandon der Versicherer Eigenthümer des Schiffes würde, käme diesem die Fracht zu. Würde der Versicherer den Frachtgewinn

[1]) Pöhls S. 633.

erhalten, so empfinge er einen ungerechten Vortheil, der ihm durch den Versicherungsvertrag nicht gewährt werden dürfe. Auch sei die Fracht als eine billige Entschädigung zu betrachten, welche dem Versicherer für die infolge der Reise bewirkte Werthverminderung des Schiffes, für die aufgezehrte Provision und dergleichen gebühre.[1]) In Frankreich herrschte diese Ansicht, dass die Fracht eng mit dem Schiffe verbunden und gleichsam als Frucht der Reise aufzufassen sei, folglich dem Versicherer des Schiffes nach geschehenem Abandon zufalle. Selbst wenn die Fracht der geretteten Waaren vorausbezahlt ist, macht sie einen Theil des Abandon des Schiffes aus und gehört dem Versicherer, unbeschadet des Rechtes des Bodmereigebers, der Matrosen rücksichtlich ihres Lohnes, und der auf der Reise vorgekommenen Kosten.

Nach einer andern Ansicht soll in dem Falle der Cascoversicherung, also wo das Schiff mit Einschluss der Ausrüstungskosten versichert ist, der Theil der vor dem Abandon verdienten Fracht, welcher als Compensation für die Ausrüstungskosten anzusehen ist, dem Versicherer zugestanden werden, während bei Versicherungen des Schiffes ohne Ausrüstungskosten nur die nach dem Abandon verdiente Fracht der Versicherer erhalten soll.[2])

In der That ist eine derartige Verknüpfung des Frachtgewinnes mit dem Gewinne, welcher aus der glücklichen Ankunft des Schiffes erzielt wird, wie sie der code de commerce fordert, durchaus nicht gerechtfertigt. Allerdings entsteht der Gewinn an der Fracht durch das Schiff, aber andererseits ist der Frachtgewinn nicht durch den Gewinn aus dem Schiffe bedingt, denn ein Frachtgewinn ist auch denkbar, wenn das Schiff gänzlich zu Grunde gegangen ist. Daher darf der Gewinn durch das Schiff und der Gewinn an dem Schiffe selbst nicht verwechselt werden. Da die Fracht ganz unabhängig von dem Schiffe ist, so hat der Versicherer auf den Frachtgewinn, der zur Zeit des Abandon des Schiffes gemacht worden ist, keinen Anspruch, dagegen ist der Frachtgewinn, welcher nach dem Abandon verdient wird, ganz dem Versicherer zuzusprechen, da ja dieser der Eigenthümer des Schiffes geworden ist. Dies ist die Auffassung des H. G. B.[3])

> „Wird das Schiff abandonnirt, so gebührt dem Versicherer desselben die Nettofracht der Reise, auf welcher der Unfall sich zugetragen hat, soweit die Fracht erst nach der

[1]) Pöhls S. 635.
[2]) Benecke-Nolte S. 548.
[3]) H. G. B. Art. 872 Abs. 3, 4.

Abandonerklärung verdient ist. Dieser Theil der Fracht wird nach den für die Ermittelung der Distanzfracht geltenden Grundsätzen berechnet."

„Den hiernach für den Versicherten entstehenden Verlust hat, wenn die Fracht selbstständig versichert ist, der Versicherer der letzteren zu tragen."

Wenn Nettofracht verdient wird, so ist darunter der Reingewinn einer Reise zu verstehen, der dadurch erzielt wird, dass man vom Gesammterträgniss der Fracht, der Bruttofracht, die Ausrüstungskosten, z. B. zur Instandhaltung der Maschine, zur Erleuchtung der Schiffsräume, sowie die Heuer in Abzug bringt.

Es ist davon auszugehen, dass der Cascoversicherer als solcher durch die Abandonnirung des Schiffes keinen Anspruch auf die Fracht der Reise erlangt. Es gebührt ihm aber der Theil der Fracht, welcher nach der Abandonerklärung verdient worden ist. Wenn nun die Fracht besonders versichert wurde, so hat der Versicherer derselben den Verlust der nach der Abandonerklärung verdienten Fracht zu tragen (Distanzfracht).[1]) Hierin ist aus dem Grunde keine unbillige Benachtheiligung des Frachtversicherers zu erblicken, weil, wenn auch die Abandonerklärung, welche den Verlust der Fracht hervorruft, vom freien Willen des Versicherten abhängt, die ganze Sachlage, durch welche der Versicherte die Befugniss zum Abandon erlangt und der Frachtverdienst für Rechnung des Versicherten verhindert wird, als Folge eines Seeunfalls erscheint, welchen der Frachtversicherer, insofern die Fracht dadurch betroffen wird, gleichfalls zu vertreten hat.

Wenn Güter wegen Reparaturen in einem Nothhafen gelandet und nachdem sich ihre Reparaturunwürdigkeit herausgestellt hat, verkauft worden sind, so hat der Versicherer die darauf haftende Fracht zu zahlen. Das Gleiche gilt, wenn Güter in einem Nothhafen gelandet und mittels eines andern Schiffes weiterbefördert sind.[2]) Eine grosse Meinungsverschiedenheit herrscht über den Punkt, ob in dem Falle, wo die Fracht den Werth der geborgenen Güter übersteigt, der Versicherer, an den die Güter durch den Abandon gelangen, dieselben anzunehmen und die auf ihnen haftende Fracht zu bezahlen gezwungen sei, oder ob er den Empfang der Güter an Zahlungs Statt für die Fracht ablehnen dürfe. Nach der einen Ansicht wird dies dem Versicherer gestattet, falls er seine

[1]) Protokolle S. 3449 ff.

[2]) Benecke-Nolte S. 542.

Absicht nur rechtzeitig kundgiebt, anderseits wird hervorgehoben, dass der Versicherer, welcher durch den Abandon in die Rechte des Versicherten eintritt, nicht befugt sei, das Eigenthumsrecht an den Gütern zu verleugnen. Jedenfalls darf der Schiffer nicht zu kurz kommen, dieser hat ein unbedingtes Recht auf die Fracht; vor allem haftet ihm die Waare selbst, ferner der Versicherer im Falle des Abandon, schliesslich auch der Ablader, wenn die Waare derartig verschlechtert ist, dass durch ihren Ertrag seine Ansprüche nicht befriedigt werden.

In England ist man zu der Ansicht gelangt, dass die ganze zur Zeit des Unfalls schwebende Fracht, welche später von dem Schiffe verdient werden mag, infolge des Abandon demjenigen gehört, welchem das Schiff abandonnirt wird. Wenn die ganze Fracht des Schiffes dann noch in der Schwebe ist, so ist das Ganze durch den Abandon übertragen; wenn jedoch ein Theil der Fracht durch die Ablieferung eines Theils der Ladung in einem Zwischenhafen schon vorher verdient wurde, oder wenn sonst eine pro rata Fracht vor dem Totalverlust erworben worden ist, so können diese vorher erworbenen Frachttheile durch den Abandon des Schiffes nicht mehr an den Versicherer der Fracht übergehen.

c. Abtretung der Lasten.

Eine weitere Wirkung des Abandon ist die, dass mit den Rechten auch die Lasten und Verbindlichkeiten auf den Versicherer übergehen. Bei diesen ist zu unterscheiden zwischen denen, welche dem Versicherten an dem Gegenstande vor der Abandonerklärung zufielen, und denen, welche nach der Uebertragung des versicherten Gegenstandes entstehen. Dass letztere von dem Versicherer als nunmehrigem Eigenthümer zu tragen sind, ist selbstverständlich.[1]) Die vor der Uebertragung entstandenen Verbindlichkeiten fallen ihm hingegen nur insoweit zur Last, als er nach Massgabe des Versicherungsvertrages für die Unfälle haftet, durch welche sie veranlasst sind, die übrigen hat der Versicherte zu tragen. Jedoch ist damit nicht gesagt, dass die dinglichen Rechte der Gläubiger an dem versicherten Gegenstande erlöschen und der Versicherte jetzt persönlich zu haften habe; vielmehr muss der Versicherer die dinglichen Rechte anerkennen und ist nicht befugt, ihre Geltendmachung zu verhindern. Dagegen kann er sich dadurch vor Benachtheiligung schützen, dass er den Betrag, um welchen der Werth der versicherten

[1]) Protokolle S. 3448.

Sachen durch die darauf haftenden Verpflichtungen vermindert wird, von der Versicherungssumme in Abzug bringt, oder von dem Versicherten Cautionsleistung für die dinglichen Rechte, welche gegen die abandonnirte Sache bestehen, beansprucht.[1]) Zu diesen Ansprüchen gehören z. B. der Bergelohn, dann der Anspruch des Schiffsvolks, für die jedoch in erster Linie die Fracht haftet, ferner die Forderung des Bodmereigebers. In den Ländern, wo Gesetz ist, dass ein Gegenstand nur soweit versichert werden darf, als er nicht verbodmet ist, kann der Versicherer nur einen bestimmten Theil des Gegenstandes im Verhältnisse zu seiner Versicherungssumme beanspruchen; das Gleiche gilt, wenn der Gegenstand vertragsmässig theilweise versichert, theilweise verbodmet ist. Anders verhält sich die Sache, wenn während der Reise infolge von Seeunfällen die Verbodmung geschah. Wenn in diesem Falle der Bodmereigeber sein Pfandrecht an dem Gegenstande geltend macht, so muss der Versicherer allerdings zurückstehen, gemäss dem Grundsatze, dass der Anspruch des Bodmereigebers als Folge einer ihn treffenden Gefahr anzusehen, und der Abandon kann sich nur auf das erstrecken, was übrig geblieben ist, nachdem der Bodmereigeber sich befriedigt hat. Hier steht dann dem Versicherer das oben erwähnte Recht zu, einen Abzug von der Versicherungssumme zu machen. Hat endlich gleich zu Anfang, nicht durch die Nothlage gezwungen der Versicherte auf den ganzen Gegenstand Bodmerei aufgenommen, so geht allerdings auch hier das Recht des Bodmereigebers vor; aber der Versicherer ist dann berechtigt, den Abandon nicht anzuerkennen.

Die Höhe des Abzugs, die der Versicherte sich eventuell gefallen lassen muss, sowie die Verpflichtung, welche dem Versicherten obliegt, wenn der Werth der abandonnirten Sachen zur Deckung der darauf ruhenden Lasten nicht ausreicht, soll nach den allgemeinen Grundsätzen über die Gewährleistung geregelt werden.[2])

3. Umfang der Abtretung.

a. Verbot theilweiser und bedingungsweiser Abtretung.

„Die Abandonerklärung muss, um gültig zu sein, ohne Vorbehalt oder Bedingung erfolgen und auf den ganzen versicherten Gegenstand sich erstrecken, soweit er zur Zeit des Unfalles den Gefahren der See ausgesetzt war.“[3])

---

[1]) H. G. B. Art. 872 Abs. 2.
[2]) Pöhls S. 641.
[3]) H. G. B. Art. 870 Abs. 1.

Obwohl es consequent erscheint, dass in solchem Falle, wo der Eigenthümer theilweise Selbstversicherer gewesen ist, ihm das Eigenthum in entsprechendem Umfange ungeachtet des Abandon verbleibt, so würde dies factisch nicht nur zu den grössesten Weiterungen führen, sondern überhaupt den Nutzen des Abandon aufheben. „Es müsste eine genaue Ermittelung des Werthes des ursprünglichen Gegenstandes erfolgen, um die ideellen Theile festzustellen, die versichert und die nicht versichert sind, und nach denen sich dann das Eigenthum an dem abandonnirten Gegenstande vertheilen würde. Sodann kommt in Betracht, dass, während der Abandon den Zweck hat, die Rechtsverhältnisse zwischen dem Versicherten und dem Versicherer zu vereinfachen, eine neue Verwickelung, die in der entstehenden Gemeinschaft liegt, herbeigeführt werden würde. Endlich ist in den meisten Fällen, wo der Abandon zulässig ist, der versicherte Gegenstand entweder nicht mehr vorhanden, oder doch so völlig entwerthet, dass das Interesse des Versicherten, einen Theil seines Rechts zu behalten, nur höchst gering sein kann.“[1]) Nach dem code de commerce kann der Abandon ebenfalls weder theilweise noch bedingungsweise geschehen, er bezieht sich nur auf diejenigen Sachen, welche Gegenstand der Versicherung und des Risico sind. Dieselbe Bestimmung findet sich in den holländischen, spanischen, italienischen Gesetzbüchern. Daraus, dass die Versicherung sich auf den ganzen Gegenstand erstrecken muss, ist zu ersehen, dass alle unter einer und derselben Versicherung begriffenen Objecte damit gemeint sind. Denn der Versicherte, welcher die ganze Versicherungssumme in Anspruch nimmt, ist natürlicherweise verpflichtet, auch alle diejenigen Gegenstände abzutreten, für welche diese Versicherungssumme vertragsmässig ihm zugesichert ist.[2]) Für die richtige Entscheidung der Frage, welche Gegenstände zu derselben Versicherung gehören, kommt der Unterschied zwischen der taxirten und der nicht taxirten Police in Betracht. Erstere ist eine solche, in welcher der Versicherungswerth der versicherten Gegenstände unter einer bestimmten Summe begriffen ist, in der nicht taxirten oder offenen Police ist zwar die Versicherungssumme genannt, der Versicherungswerth ist aber der Schätzung nach Eintritt des Schadens überlassen. Wenn verschiedene Gegenstände zusammen versichert sind, ohne dass für die einzelnen Gegenstände eine besondere Taxe vereinbart ist, so ist ein Abandon nur hinsichtlich aller Gegenstände zusammen möglich. Ist aber von den verschiedenen Gegenständen ein jeglicher besonders

[1]) Motive S. 357.

[2]) Protokolle S. 3440.

taxirt, so kann der Versicherte einen einzelnen Gegenstand oder einige abtreten, ohne auch zum Abändern der übrigen verpflichtet zu sein.

Während sich dies auf die taxirte Police bezog, ist man bei der offenen Police nicht von vornherein berechtigt, alle unter einer Versicherungssumme begriffenen Gegenstände als ein Versicherungsobject aufzufassen. In einzelnen zweifelhaften Fällen hat das Gesetz entschieden, wie die Auslegung zn treffen sei, so z. B., wenn die Fracht der Hinreise und die Fracht der Rückreise unter einer Versicherungssumme versichert sind und nicht bestimmt ist, welcher Theil der Versicherungssumme auf die Fracht der Hinreise und welcher auf die der Zurückreise falle, so wird die Hälfte der gesammten Versicherungssumme auf die Fracht der Hinreise, die Hälfte auf die der Zurückreise gerechnet.[1] [2])

b. Abtretung des Gegenstandes, soweit er durch den Unfall betroffen war.

Sehr wichtig ist der Schlusssatz des Abs. 1 Art. 870 H. G. B., dass der versicherte Gegenstand nur soweit er zur Zeit des Unfalls den Gefahren der See ausgesetzt war, in Betracht kommt. Der Abandon erstreckt sich also nicht auf diejenigen Theile des versicherten Gegenstandes, welche vor Eintritt des zum Abandon berechtigenden Ereignisses den Seegefahren bereits entzogen waren. Dies war lange streitig.[3]) Doch würde eine entgegengesetzte Anschauung nicht den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechen. Wenn z. B. ein Theil der Ladung vor Eintritt des Unfalls in einem Zwischenhafen gelöscht war, so ist der Versicherte nicht zum Abandon desselben verpflichtet.

c. Theilweise Abtretung bei theilweiser Versicherung.

War nicht zum vollen Werthe versichert, so ist der Versicherte nur schuldig, den verhältnissmässigen Theil des Gegenstandes zu abandonniren.[4]) Bei der Berechnung, wieviel ungedeckt sei, muss man zu dem Werthe des Gegenstandes an sich noch alles das hinzuzählen, was gewöhnlich mitversichert wird, so bei Schiffen z. B. die Prämie, welche als Äquivalent für die von dem Versicherer übernommene Gefahr gilt. Die so ermittelte Summe bildet für den Assecuranz-

[1]) Seufferts Archiv III Nr. 96.
[2]) H. G. B. Art. 802.
[3]) Protokolle S. 3441.
[4]) H. G. B. Art. 870 Abs. 2.

contract den Werth seines Gegenstandes, und indem man von dieser Summe die versicherte Summe abzieht, ergiebt sich, wieviel ungedeckt ist. Bei der Versicherung eines Gegenstandes an mehrere Versicherer muss der Versicherte nur den der Versicherungssumme jedes einzelnen Versicherers entsprechenden Theil abtreten.[1])

Wenn zwei Personen zu gleichen Theilen ein Schiff besitzen und eine Hälfte unversichert ist, also auch nur eine Hälfte abandonnirt werden kann, so wird die Auseinandersetzung zwischen dem unversicherten Mitrheder und dem Versicherer, der durch den Abandon Eigenthümer der versichert gewesenen Hälfte geworden ist, mit grossen Schwierigkeiten verbunden sein. Für den Fall, dass die beiden Eigenthümer sich dann nicht einigen können, muss durch Verkauf das Miteigenthumsverhältniss aufgehoben werden.[2])

4. Pflichten nach der Abandonerklärung.

a. Pflicht weiterer Sorgfalt.

„Der Versicherte ist verpflichtet, auch nach der Abandonerklärung für die Rettung der versicherten Sachen und für die Abwendung grösserer Nachtheile zu sorgen.“[3])

Der Versicherte wird also durch das Gesetz gezwungen, negotiorum gestor des Versicherers zu sein, wobei er die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht ausser Acht lassen darf; auch muss er so handeln, wie er selbst im eigenen Interesse, wenn er nicht versichert gewesen wäre, gehandelt haben würde. Unter diesen Umständen muss er auch zur Verwerthung der versicherten Gegenstände für Rechnung des Versicherers schreiten und zwar ist er zur Vornahme dieser Massregel so lange verbunden, bis der Versicherer die betreffenden Angelegenheiten selber besorgen kann.

„Erfährt der Versicherte, dass ein für verloren erachteter Gegenstand wieder zum Vorschein gekommen ist, so muss er dies dem Versicherer sofort anzeigen und ihm auf Verlangen die zur Erlangung und Verwerthung des Gegenstandes erforderliche Hülfe leisten.“[4])

Die vorher erwähnten Mühewaltungen genügen also nicht. Der Versicherte kann auch z. B. verpflichtet sein, die geeigneten Ordres an den Capitän des abandonnirten Schiffs zu ertheilen, die Connosse-

[1]) Pöhls S. 642.
[2]) Tecklenborg S. 437.
[3]) H. G. B. Art. 874 Abs. 1.
[4]) H. G. B. Art. 874 Abs. 2.

mente über die versicherten Güter zu beschaffen, schliesslich die entsprechende Correspondenz mit den Behörden, welche den Gegenstand in Gewahrsam genommen haben, zu führen. Dies ist vom Gesetz deswegen besonders hervorgehoben worden, weil durch den Abandon an und für sich keins derjenigen Rechte übertragen wird, welche der Versicherte bei Cascoversicherungen aus seinem contractlichen Verhältnisse zum Schiffer, oder bei der Versicherung der Ladung gegenüber dem Verfrachter und dem Schiffer, als seinem Vertreter, hat. Wäre diese Bestimmung nicht getroffen, so könnte der Schiffer sich einfach weigern, den Anordnungen des Versicherers Folge zu leisten und die Güter ohne Aushändigung des Connossements auszuliefern, er könnte sich unter dem Vorgeben weigern, dass er nur seinem Rheder zu gehorchen habe. Auch die Geltendmachung derjenigen Rechte, welche der Versicherer durch den Abandon erwirbt, würde dann mit Schwierigkeiten verbunden sein und Verzögerungen zur Folge haben, wenn der Versicherer sich immer erst durch Vorlage des Abandonreverses zu legitimiren hätte, was oft nicht ohne vorherige Processführung möglich ist, während dessen die günstigste Zeit für die Verwerthung des abandonnirten Gegenstandes verstreicht.[1]) Darum ist diese Gesetzesvorschrift von grosser Bedeutung und können Dienste des Versicherten von hohem Nutzen sein.

Der Versicherer ist hingegen verpflichtet, alle Kosten dieser Mühewaltungen zu ersetzen; „auch hat er den Versicherten auf Verlangen mit einem angemessenen Vorschuss zu versehen.“[2])

Was die Frage betrifft, ob der Versicherte für seine Dienstleistungen Provision beanspruchen dürfe, so bestimmen die allgemeinen Versicherungsbedingungen (§ 125) ausdrücklich: „Der Versicherte ist nicht berechtigt, sich eine Provision für seine Mühewaltungen zu berechnen.“ Hierfür spricht, dass eine Provision für eine Handlung, zu deren Vornahme das Gesetz verpflichtet, nicht angemessen erscheint. Jedoch entscheidet sich diese Frage nach den allgemeinen Bestimmungen des H. G. B. über Provisionen, wonach der Versicherte berechtigt ist, solche zu fordern, wenn er als Kaufmann diese Dienste leistet und diese in den Betrieb seines Handelsgewerbes fallen.

b. Pflicht der Beschaffung der Rechtfertigungsurkunden uud der Belastungsanzeige.

„Die Zahlung der Versicherungssumme kann erst verlangt werden, nachdem die zur Rechtfertigung des Abandon dienenden Urkunden

[1]) Protokolle S. 3460.

[2]) H. G. B. Art. 874 Abs. 3.

dem Versicherer mitgetheilt sind, und eine angemessene Frist zur Prüfung derselben abgelaufen ist. Wird wegen Verschollenheit des Schiffes abandonnirt, so gehören zu den mitzutheilenden Urkunden glaubhafte Bescheinigungen über die Zeit, in welcher das Schiff den Abgangshafen verlassen hat und über die Nichtankunft desselben im Bestimmungshafen während der Verschollenheitsfrist.“ [1])

Ueber die Dauer der angemessenen Frist, von der hier gesprochen wird, welche in erster Linie in das Belieben der Parteien gestellt ist, dürfte, wenn keine Einigung erzielt worden, richterliches Urtheil entscheiden.

Auch der code de commerce schreibt vor: „Die entscheidenden Atteste für die Verladung und den Verlust müssen dem Versicherer bezeichnet werden.“ [2])

Abweichend vom H. G. B. ist folgende Bestimmung: „Wenn die Zeit der Zahlung in dem Contracte nicht ausgemacht ist, so ist der Versicherer verpflichtet, drei Monate nach der Anzeige des Abandon die Versicherung zu bezahlen.“ [3])

Auch das Preussische Landrecht verlangt, dass der Versicherer zwei Monate nach dem Tage der ihm zugekommenen Andeutung gegen Aushändigung der nöthigen Documente Zahlung leisten solle.[4])

Ebenso beträgt nach dem belgischen code de commerce die Zahlungsfrist zwei Monate, nach dem holländischen Gesetzbuche beträgt sie sechs Wochen nach der Zustellung der Abandonerklärung.

Nach den allgemeinen Versicherungsbedingungen wird die Forderung des Versicherten auf Schadensersatz zwei Monate nach dem Tage der Andienung fällig und klagbar, vorausgesetzt, dass die Schadensberechnung mit Belägen zugleich oder schon vorher dem Versicherer eingereicht ist.

Das H. G. B. hat hingegen das Erforderniss einer derartigen feststehenden Zahlungsfrist nicht aufgestellt.

„Der Versicherte ist ferner verpflichtet, bei der Abandonerklärung, soweit er dazu im Stande ist, dem Versicherer anzuzeigen, ob und welche Bodmereischulden, oder sonstige Belastungen darauf haften, ferner, ob und welche andere den abandonnirten

[1]) H. G. B. Art. 873 Abs. 1.
[2]) code de commerce Art. 383.
[3]) code de commerce Art. 382.
[4]) § 2310 A. L. R. II, 8.

Gegenstand betreffende Versicherungen genommen sind. Ist die Anzeige unterblieben, so kann der Versicherer die Zahlung der Versicherungssumme so lange verweigern, bis die Anzeige nachträglich geschehen ist; wenn eine Zahlungsfrist bedungen ist, so beginnt dieselbe erst mit dem Zeitpunkte, in welchem die Anzeige nachgeholt ist."[1])

Diese Anzeige ist besonders dann von Wichtigkeit, wenn der Gegenstand verbodmet ist und der Bodmereigeber zur Befriedigung seiner Ansprüche denselben an sich nimmt, indem hier der Versicherer, wie früher gezeigt wurde, berechtigt ist, dem Abandon seine Anerkennung zu versagen.

5. Der uneigentliche Abandon.

Schliesslich sei noch eines Falles Erwähnung gethan, der, wenngleich mit dem eigentlichen Abandon in keinem Zusammenhange stehend, doch häufig mit diesem Namen bezeichnet wird. Der Versicherer ist nämlich nach Eintritt eines Unfalls berechtigt, durch Zahlung der vollen Versicherungssumme sich von allen weiteren Verbindlichkeiten aus dem Versicherungsvertrage zu befreien, insbesondere von der Verpflichtung, die Kosten zu erstatten, welche zur Rettung, Erhaltung und Wiederherstellung der versicherten Sachen erforderlich sind.[2])

„Der Versicherer kann in zwei Fällen in die Lage kommen, mehr als die Versicherungssumme bezahlen zu müssen, nämlich einmal wenn der auf die versicherte Sache verwendete Rettungsaufwand so bedeutend ist, dass die Versicherungssumme durch Vergütung desselben und des an der Sache selbst entstandenen Schadens überstiegen wird; und sodann, wenn mehrere Schäden in verschiedenen auf einander folgenden Unfällen entstanden sind, und die Versicherungssumme durch Kosten, welche infolge eines früheren Schadens auf die Wiederherstellung u. s. w. verwendet worden, und den aus einem spätern Unfall herrührenden Schaden, namentlich wenn dies ein Totalverlust ist, zusammen überstiegen wird. Da sich der Versicherer nur für den zweiten Fall durch Versicherung der Havareigelder gegen Verpflichtung zur Bezahlung einer grösseren Summe, als er ursprünglich zahlen zu wollen versprochen habe, einigermassen schützen könne, so bedarf es dieser Bestimmung, kraft welcher, wie man sich mitunter aus-

[1]) H. G. B. Art. 873 Abs. 2.
[2]) H. G. B. Art. 845.

drückt, auch der Versicherer abandonniren, d. h. erklären dürfe, er wolle mit der Sache nichts weiter zu thun haben, sondern ohne nähere Untersuchung, ob er so viel oder weniger zu bezahlen habe, die ganze Versicherungssumme entrichten.“ [1])

Endlich sei noch hinzugefügt, dass der Versicherte zum Abandon berechtigt, aber nicht verpflichtet ist. Doch ist wohl anzunehmen, dass der Versicherte jene Vortheile nicht von sich weisen wird, welche Gewohnheit und Gesetz in seinem Interesse gewährten. Das beweist jenes Jahrhunderte lange Bestehen des Abandon.

[1]) Protokolle S. 3464.

Benutzte Litteratur.

Reatz, Geschichte des europäischen Seeversicherungsrechts I. Leipzig 1870.

Benecke, System des Bodmerei- und Seeassecuranzwesens, umgearbeitet von Vincent Nolte. Hamburg 1852.

M. Pöhls, Darstellung des Seeassecuranzrechts Thl. II. Hamburg 1842.

Tecklenborg, System des Seeversicherungswesens. Bremen 1862.

Motive zum Entwurf eines Handelsgesetzbuchs für die preussischen Staaten. Berlin 1857.

Protokolle der Commission zur Berathung eines Allgem. Deutschen Handelsgesetzbuchs, herausgegeben von Lutz VII. Würzburg 1862.

Makower, das Allgm. Deutsche Handelsgesetzbuch mit Kommentar. 6. Aufl. Berlin 1875.

Lewis, das Deutsche Seerecht. Ein Kommentar zu B. V. des A. D. H. G. B. 2. Aufl. Leipzig 1884.

Reatz, »Die Seeversicherung« in Endemann Handbuch des Deutschen Handels-, See-, und Wechsel-Rechts. Leipzig 1884.

Goldschmidt-Laband, Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht. Bd. XI. XII.